



११५/१४०

भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 208]
No. 208]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 25, 1986/वैशाख 5, 1908
NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 25, 1986/VAISAKHA 5, 1908

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या वाली जाती हैं जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में
रखा जा सके

Separate Paging is given to this Part in order that it may be filed as
separate compilation

परिचय अंतराल

(रेल विभाग)

(रेलवे बोर्ड)

नई दिल्ली, 25 अप्रैल, 1986

सं. /83/एम टी पी/सी/40

संकल्प

1. भूमिगत (मैट्रो) रेलवे, कलकत्ता के संचालन के लिए साधारण नियम, जिनका प्रयोग यात्रियों के सार्वजनिक बहन के लिए किया जाना है, संशोधित किये गये हैं और कलकत्ता भूमिगत (मैट्रो) रेलवे (अस्थायी उपबंध) साधारण नियम, 1986 के विभिन्न अध्यायों में समाविष्ट कर दिए गए हैं।

2. भूमिगत (मैट्रो) रेलवे प्रणाली भारत में पहली बार प्रारम्भ की गई है और इसकी विशेषताएं चालू लाइन रेलों से काफी भिन्न हैं। अतः भूमिगत (मैट्रो) रेलवे कलकत्ता के लिए साधारण नियम भारतीय रेल (चालू लाइन) के साधारण नियम, 1976 से काफी बातों में भिन्न है।

3. ये संशोधित नियम सरकारी राजपत्र में उनके प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

4. ये नियम आदेशानुसार उत्तराधिकार, संशोधित, विस्तृत या प्रतिस्थापित किए जाएंगे।

आदेश: आदेश किया जाता है कि यह संकल्प, कलकत्ता भूमिगत (मैट्रो) रेलवे (परिचालन और अनुरक्षण) अस्थायी उपबंध अधिनियम, 1985 के खंड 18 के साथ पठित भारतीय रेल अधिनियम, 1890 (1890 का 9) के खंड 47 की अपेक्षानुसार और भारतीय रेल (चालू लाइन) साधारण नियम, 1976 को अधिकारों करते हुए, जहां तक ये नियम कलकत्ता भूमिगत (मैट्रो) रेलवे से संबंधित हैं, अनुलग्नकों सहित सरकारी राजपत्र में अधिसूचना के अधीन प्रकाशित किया जाये और उसकी एक प्रति निरीक्षण के लिए भूमिगत (मैट्रो) रेलवे के स्टेशनों पर रखी जाये जैसा कि कलकत्ता भूमिगत (मैट्रो) रेलवे (परिचालन और अनुरक्षण) अस्थायी उपबंध अधिनियम, 1985 के खंड 18 के साथ पठित भारतीय रेल अधिनियम के खंड 47 के उपखंड (6) में निर्देशित किया गया है और संकल्प और इसके अनुलग्नकों की एक प्रति नीचे दी गयी सरकारों, प्रशासनों और अधिकारियों को सूचनार्थ संसूचित की जाये।

(आर. पी. सिंह)

सदस्य, यातायात, रेलवे बोर्ड,
एवं भारत सरकार के पदेन सचिव

संस्करण भूमिगत रेल

स्टेशन नियम

साधारण नियम 1986

भूमिगत रेल सेवको के मार्गदर्शन के लिए

पारवहन मानान्य

(रेल विभाग)

(रेलवे बोर्ड)

नं० विल्ली, 25 अप्रैल, 1986

अधिसूचना

सा.का.नि 680(अ).—केरीप माकार, कलकत्ता भूमिगत रेल (प्रधारण और अनुरक्षण) अस्थायी उपबंध अधिनियम, 1985 (1985 का 10) की धारा 18 के माध्यम से उपबंध अधिनियम, 1890 (1890 का ०) की धारा 47 द्वारा प्रदत्त शिवियों का प्रयोग करते हुए और कलकत्ता भूमिगत रेल (अस्थायी उपबंध) साधारण नियम, 1984 को अधिकांत करने हुए, निम्नलिखित नियम दर्शाती हैं, अस्ति।—

अध्याय—।

1.1 संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ

1. इन नियमों का संक्षिप्त नाम कलकत्ता भूमिगत रेल (अस्थायी उपबंध) साधारण नियम, 1986 है।

2. ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

1.2 परिभाषा

इन नियमों में जब नक्ष या मंदर्भ में अन्यथा व्योमित न हो—

1. 'अधिनियम' में बलकत्ता भूमिगत रेल (प्रान्त और अनुरक्षण) अस्थायी उपबंध अधिनियम, 1985 (1985 का 10) अभिप्रेत है,

2. 'पर्याप्त दूरी' से सुरक्षा मुनिशित करने के लिए पर्याप्त दूरी अभिप्रेत है,

3. 'प्रवेश प्रकाशन' से रेल गाड़ी पहुँचने पर स्वतं नियंत्रित मिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था अभिप्रेत है,

4. 'अनुमोदित विशेष अनुदेश' से आयुक्त द्वारा प्रनुमोदित या अधिकृत विशेष अनुदेश अभिप्रेत है,

5. 'प्राधिकृत विद्युत व्यक्ति' में एमा व्यक्ति अभिप्रेत है जिसे विद्युत उपस्कर पर विनिर्दिष्ट कार्य करने के लिए मध्यकृत रूप से प्राधिकृत किया गया है और ऐसा प्राधिकार इस प्रौद्योगिकी के लिए संशक्त भूमिगत रेल प्रशासन के किसी प्राधिकारी द्वारा दिया गया है,

6. 'प्राधिकृत अविकारी' से वह व्यक्ति अभिप्रेत है जो भूमिगत रेल प्रशासन के साधारण या विशेष अनुदेश द्वारा, नाम से या उसके पद के आधार पर, अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिए दिये गये सम्बन्ध रूप से संशक्त किया गया है,

7. 'प्रस्थान करने का प्राधिकार' से कार्यकरण प्रणाली के अधीन रेल गाड़ी के चालक मोटरसेन को अपनी रेल गाड़ी के साथ बलाक सेवण में प्रवेश करने के लिए दिया गया प्राधिकार अभिप्रेत है,

8. 'सहायक उप स्टेशन (ओग्जिलियरी सब स्टेशन)' से वह उप स्टेशन अभिप्रेत है जहाँ उच्च बोल्टता वाली प्रत्यावर्ती धारा की 415/230 बोल्ट दिष्ट धारा में संवर्चित करने के लिए उत्सकर की व्यवस्था की गई है,

9. 'एक्सल कार्डर' से ऐसी वैद्युत युक्ति अभिप्रेत है जो तब जब वह मार्ग पर किन्हीं दो बिन्दुओं पर उपलब्ध करायी जाए तो 'एक्सलों

फो एंड वैल्वेल इक्सल' और 'एक्सलों की इंहूँपरी ल्यान' द्वारा यह साधित करती है कि उस दो बिन्दुओं के इच्छ प्राप्त हो जाए ताकि यह उपलब्ध हो।

10. 'बलाक वापसी (बलाक बैक)' से एक बलाक स्टेशन से ठीक पिछले बलाक स्टेशन को इस सेवण का प्रेषण अभिप्रेत है कि बलाक स्टेशन व्यवधानित है या व्यवधानित किया जाने वाला है,

11. 'बलाक धारण (बलाक फारवर्ड)' में एक बलाक स्टेशन से ठीक प्रगले बलाक स्टेशन तक इन तथा के मेंदेल का प्रेषण अभिप्रेत है कि प्रगला बलाक स्टेशन व्यवधानित है या व्यवधानित किया जाने वाला है,

12. 'बलाक सेवण' में विशेष अनुदेशों द्वारा यथा विनिर्दिष्ट बलाक अद्यार्थों के बीच परिवर्तित नाइन का वह भाग अभिप्रेत है कि यह पर बलाक सेवण की इसी द्वारा के बलाक स्टेशन से कोई परिवर्तित रेल गाड़ी प्रवेश की अनुमति के बिना प्रवेश नहीं कर सकते हैं,

13. 'बंध बाड़' से परिचालित रेल में विद्युत उत्तिलान्ता के लिए कार्यण प्रत्यावर्ती धारा (कॉर्ट) के लिए या यांगल ट्रैक स्किट के लिए स्पोजन अभिप्रेत है,

14. 'रोबक ब्रेकिंग द्वारी' से वह दूरी अभिप्रेत है जो ट्रैक, ड्लान, रेलवाड़ी के बजाय और उसकी गति को ध्यात में रख कर, सामान्य रोधक दशाओं के अधीन रोकने के लिए किसी रेल गाड़ी द्वारा अपेक्षित है।

15. 'कलेंडर दिन' से अद्दराति तक के द्वारा इतिहासित है।

16. 'कारसोड' से वह धोत अभिप्रेत है जहाँ भूमिगत रेल गाड़ियाँ और डिब्बों को प्रशमन के लिए या किसी शब्द कार्य के लिए जिसके अन्तर्गत इन्हें युद्ध करना भी है, यहाँ जाना है।

17. 'इन्द्रीकृत यातायात नियन्त्रण' से वह प्रशाली अभिप्रेत है जिसमें उस मार्ग पर, जिसको यह प्रणाली लागू है रेल गाड़ियों का कार्यकरण किसी दूरकर्ती अनिहित स्थान से नियंत्रित स्थिर भिगनां द्वारा शासित होता है,

18. 'केन्द्रीकृत यातायात नियन्त्रण प्रशालक' में इन्द्रीय पर तैनात वह व्यक्ति अभिप्रेत है, जो केन्द्रीकृत यातायात नियन्त्रण प्रणाली प्रशालन के लिए उस समय जिम्मेदार है,

19. 'परिषय (सर्किट)' से विद्युत प्रदाय के बोन में जुड़े चालकों और विद्युत साधित्र की व्यवस्था अभिप्रेत है,

20. 'परिषय मुख्य (सर्किट में अर्थ)' से कोई भू ऐसा चाहे वह उपस्कर के साथ सुवाहू रूप से या अभिन्न अभिप्रेत जुड़ा हो, है, जिसका उपयोग 'कार्य करने की अनुज्ञा' जारी करने के पहले किया जाता है,

21. 'मक्षम भूमिगत रेल सेवक' से वह भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है जो सीधे गए कार्यकरणों का जिम्मा लेने और उनके पालन के लिए सम्बन्ध रूप से अधिन और नाम नियंत्रित है,

22. 'संचालक मोटरकर्मी' से रेल गाड़ी का (पिछले डिब्बे में) तत्समय प्रभारी कोई मक्षम भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है और इसके अंतर्गत डिब्बीय मोटरकर्मी या कोई अन्य सक्षम भूमिगत रेल सेवक भी जो संचालक मोटरकर्मी के कार्यालयों का नियंत्रण कर सकता है,

23. 'नियंत्रण कार्यालय' से रेल गाड़ियों के संचालन का समग्र रूप से नियंत्रण करने वाला संगठन अभिप्रेत है और इसके अंतर्गत केन्द्रीय नियंत्रण और धोत नियंत्रण भी हैं,

24. 'सयोजक (कनेक्शन)' से, जब उनका उपयोग परिचालित साइन के संदर्भ में किया जाए तब, वे कांटे और कैंची (क्रासिंग) या

अन्य साधिक अभिप्रेत हैं जिनका उपयोग ऐसी लाइन को अन्य लाइनों से जोड़ने के लिए या उसे पार करने के लिए किया जाता है,

25. 'दिन और रात' से सूर्योदय से सूर्यास्त और सूर्यास्त से सूर्योदय की अवधि अभिप्रेत है,

26. 'यातायात की दिशा' से वह दिशा अभिप्रेत है जिसके लिए लाइन का संकेत दिया गया है,

27. 'चालक भोटरकर्मी' से रेल गाड़ी का चालक या रेल गाड़ी के चलने के लिए तत्समय प्रभारी कोई सक्रम भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है,

28. 'भू' से अभिप्रेत है पृथक्की का साधारण स्थूल और उसके साथ सीधे विद्युत संयोजन का कोई चालक,

29. 'भूयोजित' से भूमि के साधारण स्थूल से ऐसी रीनि से संयोजन अभिप्रेत है जो खतरे के बिना सब समय विद्युत ऊर्जा का तुरन्त विसर्जन सुनिश्चित करेगा,

30. 'विद्युत सचार उपकरण' से टेलीफोन अभिप्रेत है,

31. 'विद्युत रेलपथ और संकर्म' से कषण संस्थापन (द्रैव्यशन इन्स्टालेशन) अभिप्रेत है, जिसके अन्तर्गत तृतीय रेल और भूमिगत रेल पर उपलब्ध अन्य संबंधित कार्य भी हैं,

32. 'सम्मुख (फेसिंग) और अनुमुख (द्रैव्यलंग) कांटे' कांटों पर चलते समय गाड़ी या यान की जो दिशा होती है उसी के अनुतार काटे सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि कांटों के प्रचालन से इनकी ओर जाती हुई रेल गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी ओर मोड़ी जा सकती है तो वे 'सम्मुख काटे' कहलाते हैं,

33. 'झंडीवाला' से अभिप्रेत है कोई ऐसा भूमिगत रेल सेवक जो हस्तचालित सिगनल-व्यवस्था और कांटों के प्रचालन तथा सिगनलों से सुपरिचित है और जिसे स्टेशन मास्टर की सहायता करने के लिए रैनात किया गया है,

34. 'स्थिर सिगनल' से अभिप्रेत है किसी नियत स्थान का वह सिगनल जो रेल गाड़ियों के संचालन को नियन्त्रित करता है और सामान्य सिगनल व्यवस्था प्रणाली का भाग रूप है,

35. 'उल्लंघन चिन्ह' से वह चिन्ह अभिप्रेत है जहां दो लाइनों के, एक दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, नियन्त्रित मानक आयाम का उल्लंघन होता है,

36. 'गैंगमैन' से रेलपथ या उससे संबंधित काम पर नियोजित भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है,

37. 'गैंगमेट' से रेलपथ पर या उससे संबंधित काम पर नियोजित कर्मकारों के गैंग का भारसाधक व्यक्ति अभिप्रेत है,

38. 'शीर्षालिर' से रेल गाड़ियों के बीच समय का अंतराल अभिप्रेत है,

39. 'रेलपथ या संकर्म निरीक्षक' से रेलपथ, कांटों और सिगनलों, भूमिगत वाल्स संरचनाओं, वाह्य संरचनाओं, पुलों या उनसे संबंधित अन्य कार्य के निर्माण या अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार निरीक्षक या सहायक निरीक्षक अभिप्रेत है,

40. 'इन्टरपाशी (इंटरलाइंग)' से पैनल या लीवर फैम से प्रचालित सिगनलों, कांटों और अन्य साधिकों की ऐसी अवस्था अभिप्रेत है जो मात्रिक या विद्युत पाशन या दोनों द्वारा परस्पर इस प्रकार सम्बद्ध है कि सुरक्षा मुनिश्चित करने के लिए उनका प्रचालन एक समुचित कम में ही होना चाहिए,

41. 'पृथक्करण' से अभिप्रेत है विद्युत प्रदाय के सभी लोटों से संबंध विच्छेद करना,

42. 'पृथक्करण (आइसोलेशन)' से वह व्यवस्था अभिप्रेत है जिसमें बिन्दुओं को नियन्त करके या अन्य अनुभोदित साधनों से इस प्रकार पृथक्करण लाइन का अन्य सद्वित लाइन या लाइनों से व्यवधान के खतरे से सुरक्षा संसुचित की जाती है,

43. 'जम्पर केबल' से कोई ऐसा केबल अभिप्रेत है जिसमें किसी अंतर को याने के लिए अर्थात् परिचालित रेल, केबल या पाइप में अस्थायी विद्युत संयोजन के रूप में उपयोग के लिए किलों की व्यवस्था होती है,

44. 'विद्युत्मय' से अभिप्रेत है बैंदूत रूप से बाँध किया द्वाया,

45. 'यातायात-इतर समय (नान ड्रैफिक आवासं)' से यह में अंतिम याती रेलगाड़ी और आवासी मुवह की प्रथम याती रेलगाड़ी के चलने के समय के बीच की अवधि अभिप्रेत है,

46. 'ध्वरोध और उसके सजातीय ददों' के अन्तर्गत किसी लाइन पर या उसका उल्लंघन करने वाली कोई रेलगाड़ी, यान या ध्वरोध य ऐसी कोई दशा है जो रेलगाड़ियों के लिए संकटजनक है,

47. 'विवृत परिपथ' से वह दशा अभिप्रेत है जब परिपथ, स्विच को खोलने से या अन्यथा अपूर्ण रह जाए, जिसके फलस्वरूप विद्युत धारा का प्रवाह न हो सके,

48. 'याती रेल गाड़ी' से अभिप्रेत है ऐसी कोई रेलगाड़ी जो केवल या मुद्य रूप से यान्त्रियों के बहन के लिए आशयित है,

49. 'प्रवेश की घनज़ा' से किसी ब्लाक स्टेशन द्वारा पिछले ब्लाक स्टेशन को रेल गाड़ी को बहां से छूटने के लिए और प्रथम कथित ब्लाक स्टेशन में प्रवेश करने के लिए दो गई घनज़ा अभिप्रेत है।

50. 'कांटा और ट्रैप सुचक' सिगनल नहीं है किन्तु ये ऐसे साधित हैं जो कांटों पर फिट किए गए हैं और उनके साथ प्रचालित होकर कांटों के सेट होने की स्थिति बताने वाले साधित हैं,

51. 'रेडियो टेलिफोन' से रेल गाड़ी के डिब्बे (कैब) और नियन्त्रण के बीच बेतार टेलिफोन संचलन प्रणाली अभिप्रेत है।

52. 'अभिग्रही उपस्टेशन (रिसीविंग सब स्टेशन)' से वह उपस्टेशन अभिप्रेत है जहां 33 किलो बोल्ट प्रत्यावर्तित धारा प्रदाय की प्राप्ति होती है और 11 किलो बोल्ट दिण्ड धारा में परिवर्तन कर दिया जाता है।

53. 'दिष्टकारी (रेकिटफायर)' से प्रत्यावर्ती धारा को दिष्ट धारा में संतर्पित करने वाला साधित अभिप्रेत है,

54. 'ब्ल टाक अधीक्षक' से वह भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत जो रेल गाड़ियों की परीका करने और सुधारित याता के लिए उनके ठीक होने का प्रमाण-प्रमाण देने के लिए सम्यक रूप से घर्हित है और इसके अन्तर्गत जोई अन्य भूमिगत रेल सेवक भी है जो तत्समय चल स्टाक अधीक्षक के कर्तव्यों का निर्वहन कर सकता है।

55. 'परिचालित लाइन (रोनग लाइन)' से ऐसी लाइन अभिप्रेत है जिसका उपयोग स्टेशनों से और उनके बीच रेल गाड़ियों के परिचालन के लिए किया जाता है और इसके अन्तर्गत स्टेशनों में प्रवेश करने वाले दोनों रेलगाड़ी द्वारा प्रयुक्त संयोजन यदि कोई हो, भी है,

56. 'परिचालित रेलगाड़ी (रोनग ड्रैन)' से ऐसी रेलगाड़ी अभिप्रेत है जो प्रस्ताव कर रखी है किन्तु जिसने अपनी याता पूरी नहीं की है,

57. 'सेवजन अन्तर (सेवजन गैप)' से दो विभिन्न कोडों द्वारा भरे गए तूतों रेल की लंबाइयों के बीच का अन्तर अभिप्रेत है,

58. 'तचु परिषथ (शार्ट सर्किट)' से परिषथ में वह दोषपूर्ण दशा घमिनेत है जो विद्युत धारा के निम्न प्रतिरोधाते किए। पथ के लगाने से उच्चन होती है,

59. 'शैटिंग' से वर्षण मोटरों या किसी दून्ध स्वत चालित यान के साथ या उसके बिना, जोड़ें, घलग करते या स्थान बदलते या किसी अन्य प्रयोजन के लिए डिब्बे (कोच) या डिब्बों का सचलत श्री प्रेत है,

60. 'विशेष ग्रन्तुदेश' से विशिष्ट मामलों या परिस्थितियों की बाबत प्रायित श्रिधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी किए जाते पाते ग्रन्तुदेश घमिनेत हैं,

61. 'विनिर्दिष्ट' से विशेष ग्रन्तुदेश द्वारा या उसके विनिर्दिष्ट श्री प्रेत है,

62. 'स्टेचन' से किसी भूमिगत रेल लाइन पर वह स्थान श्री प्रेत है जहा यात्री यात्रात का प्रबन्ध है,

63. 'स्टेचन सीमा' से भूमिगत रेल सेक्षन उनी सीमा तक घमिनेत है जो विशेष ग्रन्तुदेशों द्वारा यथा विनिर्दिष्ट स्टेचन मास्टर के प्रशासनिक नियन्त्रण के अधीन हाता,

64. 'स्टेचन मास्टर' से इटूटी पर तीनात गंसा व्यक्ति घमिनेत हैं जो उन समय स्टेचन सीमाओं के भीतर स्टेचन और यातायात के कार्यकरण के लिए जिम्मेदार हैं प्रौर इनके गम्भीरत सहायक स्टेचन मास्टर या वह अवक्त भी है जिसके स्वतन्त्र पर संधिन में उन समय नियन्त्रों का कार्यकरण है और जो प्रत्यक्त कार्यकरण प्रणाली के अधीन रेलगाड़ियों के कार्यकरण के लिए जिम्मेदार हैं,

65. 'स्टेचन सेक्षन' से किसी ब्लाक स्टेचन को स्टेचन सीमाओं का वह अभिनेत है जो सटे हुए ब्लाक सेक्षन की सीमा बनाता है,

66. 'स्टानक नियम' से वह विशेष ग्रन्तुदेश घमिनेत है जो तत्त्वज्ञान नियम का भहायक है और वह किसी साधारण नियम से नियमादी नहीं होता,

67. 'उपस्टेचन (सब स्टेचन)' से विद्युत ऊर्जा की प्राप्ति और सचार के लिए विद्युत उपस्कर से युक्त कोई बन या ब्लैक श्री प्रेत है,

68. 'कार्यकरण प्रणाली' से रेलगाड़ियों के कार्यकरण के लिए तत्त्वज्ञान अध्याय 7 में विनिर्दिष्ट एक या एक से व्यधिक प्रणाली श्री प्रेत है,

69. 'ग्रस्यायी भ' से व्यापिक भू श्री प्रेत है जिसका उपयोग कार्य करने की ग्रन्तुजा जारी करने के बाद किया जाता है और जिसे कार्य करने की ग्रन्तुजा को रह करने के पहले अवश्य हटा दिया जाना चाहिए,

70. 'टूटीय रेल (थर्ड रेल)' से परिचालित रेलों के पाश्व में लगाए गए विद्युत रोधकों पर रेल श्री प्रेत है जिसके द्वाया विद्युत रेल गाड़ियों को विद्युत शक्ति का प्रदाय धारा सप्राहकों के माध्यम से किया जाता है,

71. 'ट्रैक सर्किट' से वह विद्युत परिषथ (सर्किट) श्री प्रेत है जो ट्रैक के किसी गंग पर किसी यान की उत्स्थिति ज्ञात करने के लिए लगाया जाता है और ट्रैक के पटरिया सर्किट का गंग रूप है,

72. 'ट्रैक फीडर रोधक (ट्रैक फीडर ब्रेकर)' से वह परिषथ रोधक श्री प्रेत है जो टूटीय रेल उपस्कर के 750 बोल्ट दिष्ट धारा के प्रदाय का नियन्त्रण करता है,

73. 'यातायात नियन्त्रक' से इटूटी पर तीनात वह भूमिगत रेल सेक्षक घमिनेत है जिसे बाक सचार प्रणाली उपलब्ध कराई गई है और जो भूमिगत रेल के किसी सेक्षन पर उन समय यातायात के प्रबालन के विनियमित करने के लिए जिम्मेदार है,

74. 'यातायात समय' से प्रातः रामय प्रवेश दृत्युचित रेल गाड़ी के प्रबालन के प्रस्थान समय प्राप्त रत्न में अतिम ग्रन्तुदेश रेलगाड़ी के समाप्त समय के बीच जो व्यधि घमिनेत है,

75. 'वर्षण विद्युत धारा (ट्रैक्शन वरेट)' से विद्युत रेलगाड़ी द्वारा सबसन के लिए 750 बोल्ट दिष्ट धारा पर ली गई धारा श्री प्रेत है,

76. 'वर्षण शक्ति नियन्त्रक (ट्रैक्शन पावर वडोल्टर)' से वह सक्षम भूमिगत रेल मेंव अनिनेत है जो उन समय भूमिगत रेल की वर्षण शक्ति वितरण प्रणाली परविद्युत शक्ति के एदाय अर उससे सबधित प्रबालन का नियन्त्रण करने के लिए जिम्मेदार है,

77. 'वर्षण जार्कि नियन्त्रण प्रणाली (ट्रैक्शन पावर डिस्ट्रिब्यूशन गिस्टम)' से वह जार्कि नियन्त्रण प्रणाली घमिनेत है जिनका व्यवस्था कर्वण के प्रयावणा के लिए गई है।

78. 'वर्षण उपस्टेचन (ट्रैक्शन सब ग्टेशन)' से वह उपस्टेचन घमिनेत है जो द्वाया डिष्ट्रिब्यूर ड्राफ्कर्मर मेंटा द्वारा प्रत्यावती धारा का दिष्ट धारा म समर्खित करने के लिए उपस्कर को व्यवस्था की गई है,

79. 'रेलगाड़ी' से किसी भी गंग पर चालन का ठार्टन चार गलियार साता रा डिब्बा के एक द्या एक से व्यधिक एक या ट्रैलर नहित या उनके बिना स्वत नाप्ति यान घमिनेत है जिसे ट्रैक के आजानी से उठाया नहीं जा सकता है,

80. 'द्वारफार्मर' ने विभिन्न बलिता पर प्रत्यावर्ती धारा को परिवर्तियां और उनका प्रदाय रत्न के लिए स्थिर या साधित घमिनेत है,

81. 'द्विस्त्री सिनानल-व्यवरया' से वह भिनगल व्यवस्था घमिनेत है जिसका भिनगल, किसी एक समय मे, दो संवेता मे कोई एक ग्रदंशित करते हैं।

1.4 रेलगाड़ी का वर्णन

1. इन नियमों के प्रयोजन वे जिए स्टेचनों के तीन प्रवर्गों मे विभाजित किया जाएगा, वर्णित—

- टर्मिना ब्लाक स्टेचन, वे स्टेचन हैं, जहा चालू लाइने समाप्त होती हैं,
- मध्यवर्ती ब्लाक स्टेचन, वे स्टेचन हैं जहा चालू साइनें समाप्त नहीं होती हैं,
- गैर ब्लाक स्टेचन वे स्टेचन हैं, जो खण्ड (क) और (ख) मे विनिर्दिष्ट से भिन्न हैं।

2. चालन मोटर मैन का, अध्याय 7 मे विनिर्दिष्ट कार्यकरण प्रणाली के अधीन उपनियम (1) के खण्ड (क) और (ख) मे विनिर्दिष्ट स्टेचनों से प्रस्थान करने का प्राधिकार प्राप्त बर्ना चाहिए।

अध्याय-2

भूमिगत रेल से रेल गंग रामरतजा लालू हल्ले वाले नियम

2.1 नियमों की भविता देना—भूमिगत रेल प्रशासन—

(क) (1) प्रत्येक स्टेचन को ;

(2) प्रत्येक ग्रन्तुरक्षण शेड को ; और

(3) ऐसे अन्द कार्यालयों को जो विनिर्दिष्ट किए जाएं नियमों तथा उनमे किए गए साथीवनों की एक प्रति वेग।

(ख) प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक को, जिसे नियमों द्वारा कोई निश्चित जिम्मेदारी सौंदर्य गई है, इन नियमों की या उसके कार्य के संबंधित नियमों के भाग की एक प्रति देगा ;

2.2 नियमों की प्रति की देखभाल:—प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक, जिसे इन नियमों की प्रति दी गई है

(क) इयूटी के समय अपनी प्रति अपने पास आसानी से उपलब्ध रहेगा ;

(ख) उसमें सभी संशोधन समाविष्ट करता रहेगा;

(ग) अपने किसी भी वरिष्ठ अधिकारी की मांग पर उसे प्रस्तुत करेगा;

(घ) उसकी प्रति खो जाने या खराब हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से एक नयी प्रति प्राप्त करेगा; और

(ङ) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके अधीन काम करने वाले कर्मचारियों को सभी संशोधन मिल गए हैं और वे भी इस नियम के उपबंधों का पालन कर रहे हैं ।

2.3 नियमों की जानकारी:—प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक

(क) अपनी इयूटी से संबंधित नियमों से सुराखित रहेगा, और भूमिगत रेल प्रशासन यह सुनिश्चित करेगा कि वह ऐसा कर रहा है ;

(ख) विनिर्दिष्ट परीकाशों को, यदि कोई है, उत्तीर्ण करेगा ;

(ग) अपना यह समाधान करेगा कि उसके अधीन काम करने वाले कर्मचारियों ने खण्ड (क) और (ख) का अनुपालन किया है; और

(घ) यदि आवश्यक है तो अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों को वे नियम समझायेगा जो उन्हें लागू होते हैं ।

2.4 नियमों के पालन में सहयोग:—प्रत्येक भूमिगत रेल-सेवक इन नियमों के पालन में सहयोग देगा और यदि उसे इन नियमों के किसी भंग का पता चलता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी और अन्य संबंधित प्राधिकारी को करेगा ।

2.5 अतिचार, नुकसान या हानि की रोकथाम:—

(१) प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक, रेल प्रशासन की ऐसी सभी संपत्ति की सुरक्षा और संरक्षण के लिए जिम्मेदार है जो उसके भार साधन में है ।

(२) प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक निम्नलिखित बातों को रोकने का प्रयास करेगा:—

(क) भूमिगत रेल परिसर में अतिचार,

(ख) भूमिगत रेल सम्पत्ति की चोरी, नुकसान या हानि,

(ग) स्वयं का या अन्य लोगों को क्षति, और

(घ) भूमिगत रेल में आग ।

2.6 नियमों और आदेशों का पालन:—प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक—

(क) सभी नियमों और विशेष अनुदेशों, तथा

(ख) अपने वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा दिए गए सभी विधि पूर्ण आदेशों का अनुपालन और पालन करेगा ।

2.7 इयूटी पर उपस्थिति:—प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक ऐसे समय और स्थान पर तथा उतनी अवधि के लिए इयूटी पर उपस्थित रहेगा जो भूमिगत रेल प्रशासन नियत करे और यदि किसी अन्य समय और स्थान पर उसकी सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है तो वह वहां भी उपस्थित होगा ।

2.8 इयूटी से अनुपस्थिति:—

(१) कोई भूमिगत रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुपालन के बिना इयूटी से अनुपस्थित नहीं होगा, या अपनी उपस्थिति के लिए नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपनी इयूटी नहीं बदलेगा जब तक उसे समुचित रूप से भारोन्मुक्त नहीं कर दिया जाता तब तक वह अपनी इयूटी का भारसाधान नहीं छोड़ेगा ।

(२) यदि इयूटी करता हुआ कोई भूमिगत रेल सेवक बीमारी के आधार पर इयूटी से अनुपस्थित होना चाहता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा और तब तक अपनी इयूटी से नहीं हटेगा जब तक कि उस काम पर किसी सभी भूमिगत रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता ।

2.9 अल्कोहलिक पेय, शमक, स्वापक, उत्तेजक मादक द्रव्य या निर्मिति का सेवन:—

(१) इयूटी पर तैनात कोई भूमिगत रेल सेवक, (चाहे वह रेल गाड़ी के प्रचालन से सीधा संबंधित है या नहीं) नशे की दशा में या किसी ऐसी दशा में नहीं होगा जिसमें कि किसी प्रकार के अल्कोहलिक पेय, शमक, स्वापक, उत्तेजक मादक द्रव्य या निर्मिति का सेवन करने से, इयूटी देने की उसकी अमता का हास होता है ।

(२) रेलगाड़ी के प्रचालन से सीधा समबद्ध कोई भी भूमिगत रेल सेवक, अपनी इयूटी आरम्भ करने से पूर्व घाठ घंटे के भीतर कोई अल्कोहलिक पेय, शमक, स्वापक, उत्तेजक मादक द्रव्य या निर्मिति का सेवन या प्रयोग नहीं करेगा, या इयूटी के दौरान ऐसे किसी पेय, शमक या निर्मिति का सेवन या प्रयोग नहीं करेगा ।

2.10 भूमिगत रेल सेवकों का आचरण:—प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक

(क) इयूटी के समय यथा विनिर्दिष्ट बिल्ला व बर्दी पहनेगा और देखने में साफ सुधरा रहेगा,

(ख) ऐसी कोई कोशाक नहीं पहनेगा जो सार्वजनिक प्रदर्शन के लिए अनुपयुक्त हो,

(ग) चूस्त, सङ्घ और शिष्ट रहेगा ,

(घ) अवैध परितोषण की न तो याचना करेगा और न उसे स्वीकार करेगा ;

(ङ) जनता को हर प्रकार की उचित सहायता देगा और उही जानकारी देने में पूरी सावधानी बरतेगा,

(च) इयूटी के समय समाचार पत्रों और अपनी इयूटी से संबंधित प्रकाशनों से अन्यथा और प्रकाशन नहीं पढ़ेगा या रेडियो या अन्य गेंडे नहीं चलाएगा,

(छ) ऐसी धमकी इसी भंगिमा या ऐसे व्यवहार या ऐसी अहन के दूर रहेगा जिससे भूमिगत रेल प्रशासन की आलोचना हो,

(ज) यदि उसकी इयूटी से यह अपेक्षित हो कि वह जनता से सम्पर्क करे तो वह उससे पूछे जाने पर बेहिचक अपना नाम और पदनाम बताएगा,

(झ) भूमिगत रेल (परिसर) में इयूटी के समय या बाद में वह ऐसा आचरण रखेगा जिससे जनता को उसके प्रति वि-इदाह और श्रद्धा हो ।

3.6 प्रवेश करनी ही रेलगाड़ियों के प्रवेश के लिए स्थिर रोक सिग्नल :—

- (1) कोई होम सिग्नल, उस लाइन के जिससे वह संबंधित है, सभी संयोजनों के बाहर लगाया जाएगा ।
- (2) जहाँ भी आवश्यक हो अतिरिक्त अन्तर्गत होम सिग्नलों की व्यवस्था की जा सकेगी ।

3.7 प्रस्थान करने वाली रेलगाड़ियों के लिये स्थिर रोक सिग्नल :—

- (1) स्टार्टर सिग्नल उस सीमा पर लगाया जाएगा जिसके आगे कोई भी रेलगाड़ी तब तक नहीं जा सकती जब तक कि चालक मोटरमैन को कार्यवरण प्रणाली के अधीन आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं दिया जाता ।
- (2) स्टार्टर सिग्नलों को उन सभी संयोजनों, जिनसे वे संबंधित हैं, के बाहर लगाया जाएगा, सिवाय उन स्टेशनों के जहाँ बलाक सेक्युरिटी प्रारम्भ के बोर्ड लगाए गए हों ।
- (3) स्टार्टर के पश्चात् शंटिंग का प्रचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा ।

3.8 सिग्नलों का समुच्चय अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन किसी रेली बत्ती वाले सिग्नल को, पिछले स्टेशन के स्टार्टर सिग्नल के साथ समुच्चय किया जा सकता है । जब इस प्रकार समुच्चय किया जाए, तो, इस प्रकार का प्रबंध होगा कि समुच्चित सिग्नल 'आन' संकेत पर, उस समय तक लगाया जाएगा, जब तक कि स्टार्टर को 'आक' करने की शर्त पूरी नहीं हो जाती ।

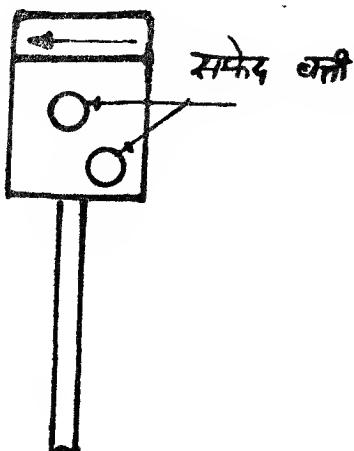
3.9 एक ही खम्बे पर एक से अधिक संकेत लगाना :—एक ही दिशा में जाने वाली रेलगाड़ी को निर्देश देने वाला एक से अधिक सिग्नल, जहाँ उसी लाइन पर हो या भिन्न लाइनों पर एक ही खम्बे पर, शंटिंग संकेत को छोड़कर, नहीं लगाया जाएगा ।

3.10 शंट सिग्नल :—

(1) शंट सिग्नल, शंटिंग संचलन को नियंत्रित करने के लिए सहाय किया जाता है और स्थिति (परिवर्तन) बत्ती प्रकार का सिग्नल होता । यह खम्बे पर अकेला या होम सिग्नल से भिन्न किसी रोक सिग्नल के नीचे लगाया जा सकता है ।

(2) शंट सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :—

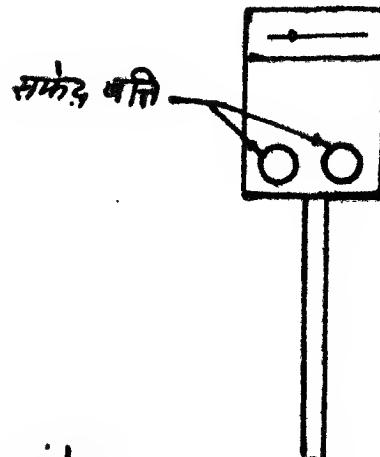
“आन” नियमी



धीरे-धीरे आगे बढ़ो

शंटिंग के लिए धीरे धीरे आगे बढ़ो ।

“आन” नियमी



मंकेता :

रुको

निर्देशः

एक दूसरे सक आओ

- (3) एक ही खम्बे पर एक से अधिक शंट सिग्नल लगाये जा सकते हैं और इस प्रकार लगे होने पर सबसे ऊपर का सिग्नल सबसे बाहरी लाइन के लिये होगा और ऊपर से दूसरा शंट सिग्नल बाएं से दूसरी लाइन के लिए होगा और इसी प्रकार अन्य सिग्नल भी होंगे ।

- (4) रोक सिग्नल के नीचे लगा शंट सिग्नल 'आन' स्थिति में कोई रोकनी नहीं दिखाएगा ।

- (5) जहाँ शंट सिग्नलों की व्यवस्था नहीं की गई है वहाँ शंटिंग के लिए हैंड सिग्नलों का प्रयोग किया जा सकेगा ।

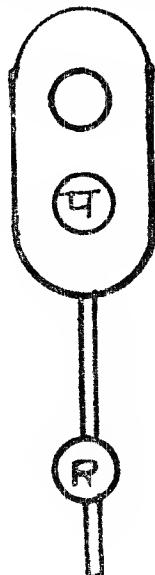
3 11 पुनरावृत्ति (स्पीटिंग) सिगनल —

(1) आते वाली रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को ही स्थिर सिगनल के सकेत दोहराने के लिए उस स्थिर सिगनल के पीछे लगाए गए सिगनल को पुनरावृत्ति सिगनल कहते हैं।

(2) पुनरावृत्ति सिगनल 'शार' चिह्न से युक्त रथीन बत्ती वाला सिगनल होगा।

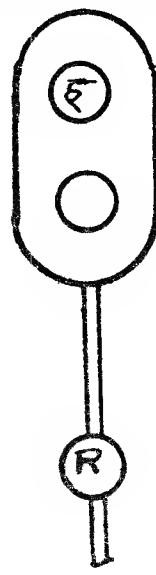
(3) रथीन बत्ती वाले पुनरावृत्ति सिगनल के मरोंग और निर्देश नीचे दिखातावे गये अनुसार होंगे।

“आन स्थिति”



सकेत:-
(आन)

“आफ स्थिति”



“आफ”

त्रिलोक:-

त्रिलोक सिगनल का अनुसार
वह “आन” है।
य— धीत्या

त्रिलोक सिगनल का अनुसार है।
कृ— “आफ” है।
इ— अना।

3 12 विद्युत पुनरावर्तक (स्पीटर) —उस स्थान से, जहां से सिगनल कार्य करता है, किसी स्थिर सिगनल का सकेत दिखाई नहीं पड़ता हो तो विद्युत पुनरावर्तक के माध्यम से उस स्थान पर उस स्थिर सिगनल के सकेतों को दोहराया जाएगा।

3 13 काटा निर्देशक (प्वाइंट इंडिकेटर) —जहां काटा निर्देशक की व्यवस्था है वह जब सीधे जाने के लिए काटा लगा हो तो दोनों दिशाओं में छोटी सफेद बत्ती दिखाई पड़ेगी और दोनों जब मुड़ते के लिए काटा लगा हो तो दोनों दिशाओं में छोटी हरी बत्ती दिखलाई पड़ेगी।

3 14 प्रयोग में नहीं सिगनल —

(1) जब स्थिर रथीन बत्ती वाला सिगनल प्रयाग में नहीं हो तो उसे दो छड़ों (त्रासड वार्स) से ब्रास करके मुभिन्न किया जाएगा, प्रत्येक छड़ लम्बाई में 30 से मी और चौड़ाई में 10 से मी से कम नहीं होगी।

(2) प्रयोग न किए जा रहे सिगनलों वाले प्रकाशित नहीं किया जाएगा।

(3) सिगनलों के उपस्कर

3 15 स्टेशनों पर स्थिर सिगनलों की व्यवस्था करने का दायित्व — ब्लाक स्टेशनों पर यथा आवश्यक स्थिर सिगनलों की व्यवस्था की जाएगी, तथापि उन सेक्षनों पर, जहां केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली के अनुसार

रेलगाड़िया चलती हैं यथा आवश्यक स्थिर सिगनल या उसके बदले में अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार 'रको' और 'आगे बढ़ो' के बोडों को व्यवस्था की जाएगी।

3 16 ऐसे न्यौत्तरों पर जिन पर द्विस्केन सिगनल की व्यवस्था है, स्थिर सिगनलों के अनुनाम उपस्कर —

(क) मध्यवर्णी ब्लाक स्टेशनों पर होम और स्टार्टर सिगनलों की व्यवस्था की जाएगी।

(ख) किसी नीमित ब्लाक स्टेशन पर विरामीत दिशा में होम सिगनल और स्टार्टर सिगनल की व्यवस्था की जाएगी।

3 17 स्टेशनों पर साधारणता निरिक्त स्थिर सिगनल की व्यवस्था — उपर्युक्त नियम 30 में विहित सिगनल के अनुनाम उपस्करों की अतिरिक्त, प्रत्येक स्टेशन पर, ट्रैनों के सुरक्षारूपी प्रचालन के लिए, यथा आवश्यक, अन्य ऐसे ही स्थिर सिगनलों की व्यवस्था की जाएगी।

3 18 स्थिर सिगनलों वाले चानू करना — स्थिर सिगनल तब तक काम में नहीं लाए जाएंगे जब तक रेल सुरक्षा आयुक्त उन्हें रेलगाड़ियों के निरापद प्रचालन के लिए पर्याप्त धोखित नहीं कर देता है।

3 19 गैर ब्लाक स्टेशनों पर सिगनल — सिगनल के लगाये जाने से अभियुक्त दी जा सकेगी और रेलगाड़ियों ऐसी रीत से रोकी जा सकेगी जैसी विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत की जाए।

(घ) सिगनलो और कांटा का प्रचालन

3.20 आधारणतया स्थिर सिगनल

- (1) प्रथेक स्थिर सिगनल का निर्माण इस प्रकार किया जाएगा कि उसमें किसी प्रकार की खरादी हो जाने पर, वह सर्वाधिक निर्बंधित भक्तेपर रहेगा या उस पर लौट कर आ जाएगा।
- (2) रोक या शंट सिगनल जिसे किसी रेल गाड़ी के लिए 'आप' किया गया हो तो निम्नलिखित स्थितियों को छोड़कर तब तक 'आप' नहीं किया जाएगा जब तक पूरी रेलगाड़ी निकल नहीं जाती है, सिवाय निम्नलिखित परिस्थितियों के :—

(क) ग्रापानकाल में, या

(ख) जहां रेलगाड़ी के गुजरने से सिगनल स्वतः 'आन' संकेत पर चला जाता है वहां सिगनल प्रचालन नियंत्रण को, उसकी सामान्य स्थिति में तब तक वापस नहीं लाया जायेगा जब तक कि पूरी रेलगाड़ी निकल नहीं जाती है।

(3) स्टेशन सीमा के भीतर कोई भी स्थिर सिगनल स्टेशन मास्टर की या उम सिगनल के प्रचालन के लिए स्वतंत्र रूप से उस समय भार- साधक व्यक्ति की ननुज्ञा के बिना, 'आक' नहीं किया जाएगा ।

321 मिगनलनों के मामान्य सकेत :—जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया हो तब तक स्थिर सिगनल, अपनी मामान्य स्थिति में सर्वाधिक निर्विचित सकेत देंगे ।

3.22 रेल गाड़ियों के सचालन पर प्रभाव डालने वाले कांटे :—किसी रेल गाड़ी के लिए सिंगल तब तक 'आप' नहीं किया जाएगा, जब तक कि :—

(क) सभी काटे जिन पर से रेलगाड़ी गुजरेगी, ठीक प्रकार से सेट नहीं कर दिए जाते और सभी संबंधित सम्मुख काटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता।

(ख) जिम लाइन पर से रेलगाड़ी को गुजरता है वह साफ और वाधारहित नहीं है।

3.23 सम्मुख कांटों पर ताला लगाना :—रेलगाड़ियों के गुजरने के लिए सम्मुख कांटों को या तो अन्तः पाणित किया जाएगा या उनमें चाभी बाला ताला लगाया जाएगा या उन्हें क्लैम्प और पैंडलाक लगाया जाएगा ।

3.24 निकट (होम) सिगनल को 'आफ' करने की शर्तें:—

(1) मरी स्टेशनों पर निकट सिगरेट तब तक 'ग्राफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि रेलगाड़ी उस के बाहर रोक न दी गई हो।

सिवाय तब जब स्टार्टर के ध्वनि पर्याप्त दूरी तक या, टर्मिनल स्टेशन पर, उस स्थान से परे, जहां गाड़ी को पूरी तरह रुक जाना है, पर्याप्त दूरी तक लाइन साप हो ।

(2) टर्मिनल स्टेशनों पर जहां उस स्थान से परे, जहां गाड़ी को सामान्यतया पूरी तरह रुक जाता होता है, पर्याप्त दूरी उपलब्ध नहीं है, निकट सिगनल को या अन्तर्रेय निकट सिगनल को यदि लगाए गए हो तो रेलगाड़ी को पहले उसके बाहर खड़ी करने और उस स्थान तक जहां रेल गाड़ी खड़ी होने के लिए अपेक्षित है लाइन साफ करने के पश्चात 'आक' किया जाएगा ।

(3) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के सिवाय, उप नियम (1) में निर्दिष्ट यथोचित दूरी 180 मीटर से कम महीं होगी ।

3.25 स्टार्टर सिग्नल को 'आक' करने की शर्तें:—

(क) किसी रेलवे गाड़ी के लिए स्टार्टर सिग्नल तब तक 'आक' नहीं किया जाएगा जब तक कि ब्लाक स्टेशन से प्रवेश की अनुमति पहले नहीं मिल जाती ।

(ख) स्टार्टर सिगनल को, शंटिंग प्रयोजनों के लिए 'आक' नहीं किया जाएगा ।

3.26 सिगनलों को जलाना :—

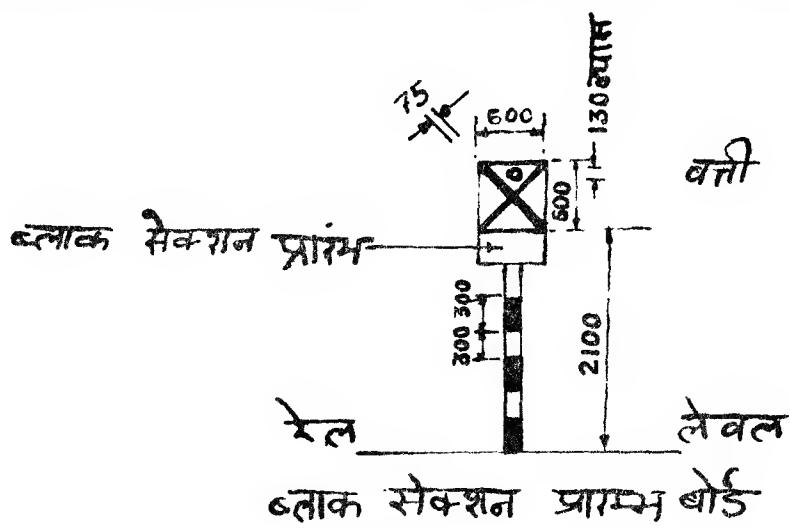
(1) सभी स्थिर सिंगल और निर्देशक (इंडिकेटर) सारा दिन और रात जलने हुए रखे जाएंगे ।

(2) उप नियम (1) प्रवेश प्रकाशित (अप्रोव लिट) सिगनलों को लागू नहीं होगा ।

3.27 स्थिर लाल बतियां :—टर्मिनल प्लेटफार्म, ट्रैकों, साइड्सिंगों और कार शेडों पर दूरस्थ कांटे उपदर्शित करने के लिए स्थिर लाल बतियों की व्यवस्था की जाएगी जिनके आगे रेलगाड़ी या शर्टिंग संचलन अनुजात नहीं होगा ।

3.28 'रोक बोर्ड' (स्टाप बोर्ड) :—आगे वाली रेल गाड़ी के चालक मोटरमैन को स्पष्ट दिखाई पड़ने वाला और उस स्थान को, जहाँ रेलगाड़ी यात्रियों के उत्तरने-चढ़ने के लिए रोकी जाएगी, उपर्याप्त करते हुए विहित डिजाइन का रोक बोर्ड प्लेटफार्मों पर लगाया जाएगा ।

3.29 ब्लाक सेक्शन/प्रारंभ बोर्ड (कमेंटमेंट बोर्ड) :-ब्लाक सेक्शन/कमेंटमेंट बोर्ड ऐसा बोर्ड है, जो लगाए जाने पर किसी ब्लाक सेक्शन के प्रारंभ का ध्योतक है, और उस सीमा को उपर्याप्त करता है जिसके बाहर ट्रैन नहीं चलेगी, जब तक कि ब्लाक सेक्शन में रेलगाड़ी को चलाने का प्राधिकार प्राप्त न हो जाए ।



3.30 ट्रैप और अन्य काटे — स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए कार्रवाई करेगा कि सभी ट्रैप और अन्य काटे उस लाइन के विरुद्ध सेट कर दिए गए हैं जिसे उन्हे पृथक करना है।

3.31 काटे —

- (1) जब विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत किया जाए तब के सिवाय सभी काटे सामान्यत सीधी लाइन के लिए सेट रहेंगे।
- (2) स्टेशन मास्टर की पूर्व अनुज्ञा के बिना कोई भी भूमिगत रेल सेवक भरपूर करने या किसी अन्य प्रयोजन के लिए किसी भी काटे सिगनल या अन्य किटिंग या किसी अन्य अन्तर्पाशन या अन्य जुरूने वाली नियम से हस्तभेप नहीं करेगा।
- (3) विशेष अनुदेशों द्वारा यथा प्राधिकृत के सिवाय, काटो और सिगनलों के प्रचालन से सबधित भूमिगत रेल सेवक, ड्यूटी के समय, उन काटों और सिगनलों के प्रचालन के स्थान को, जो उसके भारसाधन में है, छोड़कर नहीं जायेगा।

(3) हैंड सिगनल

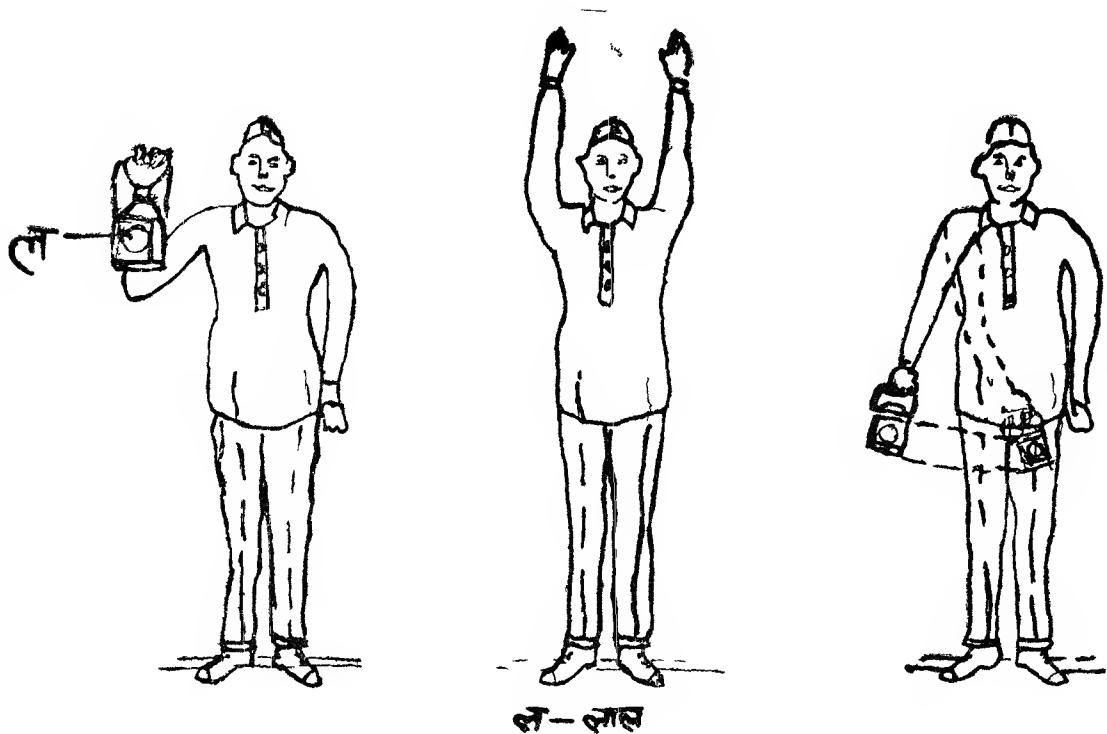
3.32 हैंड सिगनलों का प्रदर्शन —

- (1) हैंड सिगनल, सामान्यत हैंड सिगनल बत्तियों, जो लाल, हरा और सफेद सकेत दिखा सकें, द्वारा दिया जायेगा। जड़ी की दशा में ये लाल और हरे रंग में होंगे।
- (2) हाथ सिगनलों का प्रयोग केवल अपातकाल में किया जाएगा।
- (3) लाल बत्ती के अभाव से सफेद बत्ती तेजी से हिलाकर रोक सिगनल के रूप में प्रयोग की जायेगी।
- (4) गलत ढंग से दिया गया हैंड सिगनल, खतरा सिगनल माना जाएगा।

3.33 रेलगाड़ी सचलन को नियंत्रित करने और निर्देश के लिए हैंड सिगनल प्रदर्शित करने की पद्धति नीचे समझाई गई है।

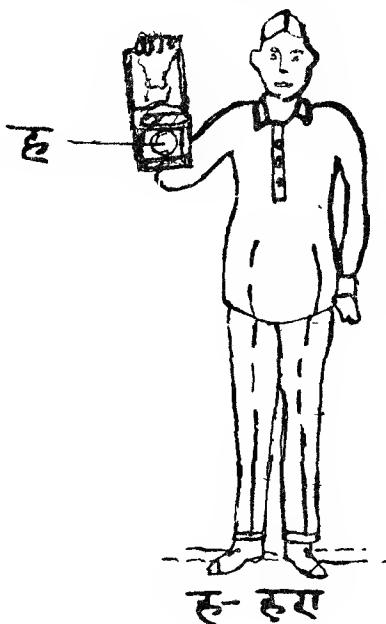
निर्देश :

	1	2	3	
(1)	रुक जाओ	लाल बत्ती प्रदर्शित करना	दोनों हाथ ऊपर उठाना	सफेद बत्ती तेजी से हिलाना



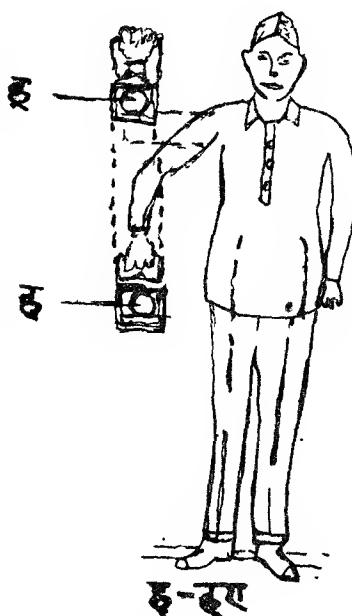
(2) आगे बढ़ो

हरी बत्ती को स्थिर रूप से प्रदर्शित करता।



(3) सावधानी से आगे बढ़ो

रानीन बत्ती को ऊपर-नीचे उच्चरूप में हिलाना जब गति को और कम करता हो तो यह सिगनल धीरे धीरे दिया जायेगा और जब रोकता बांधित हो तब रोक हैंड सिगनल दिखाया जाएगा।



3. 34 शॉटिंग सचलन के लिए हैंड सिगनल

निर्देश

पद्धति

(1) सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर हो जाओ

हरी बत्ती को धीरे-धीरे ऊपर नीचे हिलाना।

(2) सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो

हरी बत्ती को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना।

(3) रेल गाड़ी जोड़ने (कर्पलिंग) के लिए धीरे-धीरे बढ़ो

(4) एकदम रुक जाओ

3. 35 हैंड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना : --

(1) रेल गाड़ियों के संचलन, शॉटिंग संक्रियाओं, ऐसे संस्थापनाओं के अनुरक्षण और रेलगाड़ियों की सुरक्षा को प्रभावित करने वाले किसी भी प्रकृति के कार्य से संबंधित प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक को—

(क) हैंड सिगनलों की सही जानकारी होगी, और

(ख) उसके पास अच्छी चालू हालत में अपेक्षित हैंड सिगनल होंगे और वह ड्यूटी के समय उन्हें तुरंत प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

(2) प्रत्येक स्टेशन मास्टर और अन्य पर्यवेक्षी कर्मचारी यह देखेंगे कि उसके अधीन हैंड सिगनल का प्रयोग करने वाले कर्मचारियों को हैंड सिगनल देने के लिए श्रावशक उपस्कर दिए गए हैं और उन्हें उनके सही प्रयोग की जानकारी है।

3. 36 सिगनल में खराबी हो जाने पर सावधानतया स्टेशन मास्टर के कर्तव्य : --

(1) जैसे ही स्टेशन मास्टर को पता चले कि कोई सिगनल या निर्देशक (इंडीकेटर) खराब हो गया है या ठीक से काम नहीं कर रहा है वैसे ही वह—

(क) सिगनल को, यदि वह पहले से ही 'आन' स्थिति में नहीं है तो, तत्काल 'आन' स्थिति में करने की व्यवस्था करेगा।

(ख) इस घटना की रिपोर्ट यातायात नियंत्रक को करेगा, जो इसकी सूचना सिगनलों की देखभाल के लिए जिम्मेदार भूमिगत रेल सेवक को देगा।

(2) जब किसी स्टेशन मास्टर को किसी चालक मोटरमैन या किसी अन्य भूमिगत रेल सेवक से किसी ऐसे सिगनल में खराबी होने की सूचना मिलती है जो उसके स्टेशन नियंत्रण सीमा के भीतर नहीं है तब वह यातायात नियंत्रक को तत्काल सूचित करेगा जो सिगनल अनुरक्षण कर्मचारियों को और संबंधित स्टेशन मास्टर को भी सूचित करेगा।

(3) जब आगमन (एप्रोच) सिगनल खराब हो : --स्टेशन मास्टर-

(1) अपने पिछले स्टेशन को आती हुई रेलगाड़ियों के चालक मोटर मैन को सावधान करने के लिए सूचित करेगा।

(2) रेल गाड़ियों को लेने की व्यवस्था करने के लिए ड्यूटी पर तैनात यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा, और

(3) यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि आगमन सिगनल को 'आफ' करने की शर्तें पूरी कर ली गयी हैं, रेडियो टेलीफोन पर यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा कि आती हुई रेल गाड़ी के चालक मोटरमैन को खराब सिगनल को विशेष अनुदेशों के अनुसार पार करने की अनुमति दे।

(4) जब प्रस्थान सिगनल खराब हो—

यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि स्टार्टर सिगनल को 'आफ' करने की शर्तें पूरी कर ली गयी हैं, स्टेशन मास्टर—

(क) चालक मोटरमैन को आगे बढ़ने का लिखित प्राधिकार देने और रेलगाड़ी को प्रस्थान करने के लिए हैंड सिगनल दिखाने के लिए झंडे वाले (फ्लैगमैन) को तैनात करेगा, और

(ए) यातायात नियन्त्रक को खराब सिगनल के बारे में सूचित करेगा ।

3.37 खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचना

खराब सिगनल के चालू हालत में होते ही, स्टेशन मास्टर इम बात को सूचना उत्तर अधिकारियों को देगा जिन्हें इसके खराब होने की सूचना दी गई थी ।

3.38 मिगनल का अभाव या बिना बत्ती का सिगनल

(क) यदि उस स्थान पर जहां साधारणतया रहता है कोई मिगनल नहीं है, या

(ख) यदि किसी मिगनल की बत्ती जल नहीं रही है जबकि उसे जलना चाहिए, या

(ग) यदि मिगनल का सकेत भासक है या अपूर्ण रूप से दिखाया गया है, या

(घ) एक से अधिक सकेत दिखाया गया है तो चालक मोटरमैन इस प्रकार कारंबाई करेगा मानो वह मिगनल अपना सबसे निर्बन्धित सकेत दर्शित कर रहा है ।

2. ऐसे किसी मिगनल पर जो 'आर' चिन्ह युक्त है, चालक मोटरमैन अपनी इन को रोक देगा, यदि इससे कोई बत्ती या कोई पूर्ण सकेत ज्ञात नहीं होता तो, वह अपना यह समाधान होने पर, कि मिगनल 'आर' चिन्ह युक्त है, तो वह अपने रोक मिगनल पर रखने की तैयारी के साथ बढ़ेगा और पुनः इसके द्वारा भार्गदर्शन प्राप्त करेगा ।

3.39 खराब या क्षतिग्रस्त काटे—

(1) जब कभी काटे, कैचियों (क्रासिंग) या बेकरेल खराब या क्षतिग्रस्त हो जाए तब भूमिगत रेल सेवक जो कांटों के प्रचालन का भारासधक है, तत्काल इन बातों की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को करेगा ।

(2) ऐसी खराबी या क्षति के अवगत होने पर स्टेशन मास्टर—
(क) इसके बारे में यातायात नियन्त्रक को सूचना देगा और उसके अनुरक्षण के लिए जिमेदार व्यक्ति द्वारा खराबी को दूर करवाने की व्यवस्था करेगा ।

(ख) सम्मुख कांटों में क्लैम्प और पैडलाक लगाने के बाद स्वयं रेल गाड़ियों का निरापद रूप से चलना सुनिश्चित करेगा, और

(ग) जब तक खराबी को दूर नहीं कर दिया जाता तब तक मंबंधित मिगनल या मिगनलों को 'आन' स्थिति में रखने की व्यवस्था करेगा ।

3.40 मिगनलों के बारे में चालक मोटरमैन के कर्तव्य :

(1) चालक मोटरमैन प्रत्येक मिगनल पर, चाहे उसे उस मिगनल के दिखाए जाने का कारण जान है या नहीं सतर्क और सावधान रहेगा और फौरन ध्यान देगा और उसका पालन करेगा ।

(2) जब वह कोई अमुरक्षित स्थिति को देखे तो वह तत्काल अपनी रेलगाड़ी को रोक देगा और चालक मोटरमैन और यातायात नियन्त्रक को सूचित करने के पश्चात् सावधानीपूर्वक अगे बढ़ेगा जिससे कि वह किसी बाधा से पहले रोक सके । अगले स्टेशन पर पहुँचने ही वह इस घटना की रिपोर्ट लिखित रूप में देगा ।

(3) प्रत्येक चालक मोटरमैन को जिम सेक्शन पर काम करना है वहां की कार्य चालन पहुँचि मिगनलों की स्थिति और रेल गाड़ियों के परिचालन को प्रभावित करने वाली अन्य स्थानीय परिस्थितियों से वह अपने आपको पूरी तरह परिचित रखेगा ।

3.41 यातायात मिगनल को खराब होने पर चालक मोटरमैन के कर्तव्य चालक मोटरमैन उस मिगनल को 'आन' स्थिति में या खराब होने पर पार नहीं करेगा, और

(1) अपनी रेलगाड़ी को रोक देगा ।

(2) यातायात नियन्त्रक से रोडियो टेलीफोन या आपातकालीन टेलीफोन पर सम्पर्क स्थापित कर मिगनल पार करने के लिए स्टेशन मास्टर में अनुज्ञा मांगेगा, और

(3) विशेष अनुदेशों के अनुसार उचित प्राधिकार देने के बाद इस प्रकार के मिगनल का निर्बन्धित गति से पार करेगा ।

3.42 प्रस्थान मिगनल खराब होने पर चालक मोटरमैन के कर्तव्य चालक मोटरमैन स्टार्टर को 'आन' स्थिति में या खराब होने पर तब तक पार नहीं करेगा जब तक—

(क) रेलगाड़ी बो स्टेशन पर न रोक लिया गया हो,

(ख) कार्यकरण प्रणाली के अधीन ग्राम बदले का समुचित प्राधिकार उसे प्राप्त न हो गया हो, और

(ग) विशेष अनुदेशों के अनुसार अपने बड़े का हैड मिगनल में दिया गया हो ।

3.43 प्रचलित लाइन पर जाने से पहले अनुज्ञा

चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को किसी प्रचलित लाइन पर तब तक नहीं ले जायेगा या उसे पार नहीं करेगा, जब तक कि वह यथा विनिर्दिष्ट रीति से स्टेशन मास्टर की अनुज्ञा प्राप्त नहीं कर लेता है और स्वयं का समाधान नहीं कर लेता है कि मर्मी मर्ही मिगनल दिखा दिए गए हैं ।

3.44 मिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना -

यदि कोई चालक मोटरमैन यह देखे कि फिरो मिगनल की बत्ती ठोक-टीक दिखाई नहीं देती है या अतिशिक्षित है तो वह इस बात की रिपोर्ट ड्यूटी पर तैनात यातायात नियन्त्रक को करेगा जो स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और उसे तत्काल ठोक करवाने के लिए संबंधित व्यक्तियों को भी सूचित करेगा ।

अध्याय-4

नाधारणतप्रा रेलगाड़ियों का कार्यकरण

(क) रेलगाड़ियों का मर्मय

4.1 मानक समय टेशनों के बीच रेलगाड़ियों का प्रचालन भारतीय मानक समय के अनुमान परिवर्तित किया जाएगा ।

4.2 विज्ञापित समय की पावनदी कोई भी व्यक्तियों को ले आने वाली गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी ।

4.3 घड़ी मिनाना रेलगाड़ी के टर्मिनल स्टेशन से प्रस्थान के पहले मिलान कोटरमैन अपनी घड़ी को स्टेशन की घड़ी से मिलाएगा और चालक-मोटरमैन को उन समय की सूचना देगा जो नदनुमार अपनी घड़ी मिलाएगा ।

4.4 (1) प्रचालन समय सार्णी (वर्किंग टाइम टेब्ल) देना

न-समय प्रयुक्ति प्रचालन समय-सार्णी (वर्किंग टाइम टेब्ल) की एक प्रति प्रत्येक स्टेशन, सचालक, मोटरमैन, चालक मोटर मैन, रेलवेन या सकर्म नियोक्तक और ऐसे अन्य भूमिगत रेल सेवक को दी जाएगी जिसे अपनी ड्यूटी के दौरान प्रचालन समय-सार्णी के प्रयोग की आवश्यकता है ।

(2) प्रवालन समय-सारणी प्रकाशित हो जाने पर उसकी एक प्रति, भूमिगत रेल रेलगाड़ी को दी जाएगी ।

4.5 माना आवामों की अनुसूची देना:—तसमय प्रवृत्त चालक आवामों की अनुसूची की एक प्रति प्रत्येक रेलगत या संकरे निरीक्षक और रेलगाड़ी परीक्षक को दी जाएगी ।

(ब) साधारणतया रेलगाड़ियों की प्रति

4.6 साधारणतया गति-सीमाएँ :

(1) प्रत्येक रेलगाड़ी की प्रवालन गति किसी सेक्षण के लिए यथा-विनिर्दिष्ट चालन गति सीमाओं के भीतर होगी ।

(2) भेदभान के लिए गति और स्थायी गति निर्बन्ध कार्यकरण समय सारणी में दिखाए जाएंगे

(3) चालक मोटरमैन किसी सेक्षण में रेलगाड़ी के प्रवालन का विनियमन और नियंत्रण, समय-सारणी के अनुसार करेगा और अधिक गति या समय की हानि, दोनों से ही बचेगा । चालक मोटरमैन सेक्षण में सभी विनिर्दिष्ट गति निर्बन्धों का पालन करेगा ।

(4) यदि ट्रेक की हो रही मरम्मत के कारण या किसी अन्य कारण से चालक मोटरमैन को यह बताना आवश्यक है कि कहाँ रेलगाड़ियों निर्विद्धि गति से चलाई जानी हैं या कहाँ रेलगाड़ियों को पूरी तरह रोका जाना है और आगे बढ़ना है, तो विशेष अनुदेशों के अधीन यथाविनिर्दिष्ट कार्रवाई की जाएगी ।

4.7 स्टेशनों पर बना रुके जाने के दौरान रेलगाड़ियों की गति सीमा

(1) कोई भी रेलगाड़ी किसी भी स्टेशन से तब तक नहीं जाएगी जब तक कि उस नाइन को जिस पर से रेलगाड़ी को जाना है, कांटों को अच्छी तरह सेट करके सभी जोड़े वाली लाइनों से अलग न कर दी गई हो और रेलगाड़ी के निकलने के दौरान उस स्थिति को बनाए रखने के लिए अन्तर्पालन की व्यवस्था न की गई हो ।

(2) किसी स्टेशन से गुजरने के दौरान रेलगाड़ियों की गति यथा-विनिर्दिष्ट गति ने अधिक नहीं होगी ।

4.8 सम्मुख (फॉर्मिंग) कांटों पर रेलगाड़ियों की गति

(1) अन्तर्पालन सम्मुख कांटों पर किसी रेलगाड़ी की गति वह होगी जो विनिर्दिष्ट की गई हो ।

(2) जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, अन्तर्पालन (नान-इंटरलाकड) सम्मुख कांटों और क्रास ओवर पर किसी रेलगाड़ी की गति 15 कि.मी. प्रति घण्टे से अधिक नहीं होगी ।

4.9 रेलगाड़ियों द्वारा छेलना

आपातकाल को छोड़कर कोई भी रेलगाड़ी स्टेशन सीमा के बाहर विशेष अनुदेशों के अनुसार ही और 15 कि.मी. प्रति घण्टे से अनधिक की गति से ही छेलनी जाएगी, अन्यथा नहीं ।

(ग) रेलगाड़ियों और उनके कर्मचारिवृन्द के उपस्कर

4.10 प्रमुख बत्ती (हैड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां

(1) सभी रेलगाड़ियों पर अनुमोदित डिजाइन की विजली की प्रमुख बत्ती और इसके अतिरिक्त विजली की सफेद चिन्ह बत्ती सामने लगाई जाएगी ।

(2) जब रेलगाड़ी किसी स्टेशन पर खड़ी हो, और ऐसे अन्य अवसरों पर जो विनिर्दिष्ट किए जाएं, रेलगाड़ी की प्रमुख विजली बत्ती बुझा दी जाएगी और चिन्ह बत्ती जला दी जाएगी ।

(3) यदि किसी रेलगाड़ी की प्रमुख विजली, बत्ती खराब हो जाए, तो रेलगाड़ी यथा विनिर्दिष्ट गति से चलायी जाए जी ।

4.11 पिछली (टेल) और पार्किंग बत्तियां

(1) सभी रेलगाड़ियों के पिछले भाग पर लाल पिछली (टेल) बत्ती होगी ।

(2) जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, स्टेशन सीमा के भीतर या डिपो साइडिंगों में, जब रेलगाड़ी खड़ी हो तो, प्रत्येक रेलगाड़ी के पिछले और अगले भाग पर लाल पार्किंग बत्ती होगी ।

4.12 चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन के उपस्कर

प्रत्येक संचालक मोटरमैन और चालक मोटरमैन के पास, ड्यूटी से समय उनकी रेलगाड़ी पर निम्नलिखित उपस्कर होंगे :

(1) इन नियमों की एक प्रति,

(2) भूमिगत रेल के प्रवालन समय सारणी की एक प्रति,

(3) एक घड़ी,

(4) दो ऐसे चश्मे जिन्हे डाक्टरी सलाह के अनुसार उसे लगाना अपेक्षित हो, और

(5) यथाविनिर्दिष्ट अन्य सामान ।

4.13 रेलगाड़ियों पर कार्यक्रमों को काम पर लगाना

(1) (क) जब विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा यथा उपर्युक्त के नियाय, किसी रेलगाड़ी को किसी भी प्रवालित लाइन पर तब तक चलाने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि सामने के कक्ष में चालक मोटरमैन और पिछले कक्ष में, संचालक मोटरमैन न हों ।

(ब) चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन ऐसे व्यक्ति हैं जो सम्यक् रूप से अहित व्यक्ति होंगे और उनके पास रेलगाड़ी को आगे बढ़ाने या चलाने या संचालित करने का सक्षमता प्रमाण-पत्र होगा ।

(2) यदि चालक मोटरमैन, गाड़ी गति में होने के दौरान अक्षक्ष हो जाता है, तो रेलगाड़ी रोक दी जाएगी । चालक मोटरमैन या संचालक मोटरमैन ड्यूटी पर उस्थित यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और सभी संबंधित व्यक्तियों द्वारा यथाविनिर्दिष्ट कार्रवाई की जाएगी ।

(3) (क) यदि अगले कक्ष का चालन उपस्कर खराब हो जाए, तो रेलगाड़ी, अगले स्टेशन तक पिछले चालन कक्ष से संचालक मोटरमैन द्वारा चलाई जाएगी । अगले कक्ष का चालक मोटरमैन आपात ब्रेक लगाने और रेलगाड़ी को सुरक्षापूर्वक संचालित करने के लिए जिम्मेदार होगा ।

(ब) यदि अपेक्षित हो तो, अगले स्टेशन पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने, प्रवालित लाइन से खराब रेलगाड़ी को हटाने और सेवा को पुनः चालू करने के लिए दूसरी रेलगाड़ी के लाए जाने के लिए कार्रवाई यथाविनिर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार की जाएगी ।

(ग) नुकसानशर्त या दोषपूर्ण सवारी डिब्बों वाली रेलगाड़ियों

4.14 दोषपूर्ण सवारी डिब्बों पर परीक्षण

(1) किसी ऐसे सवारी डिब्बे के साथ, जो पटरी से उतर जाया है या दोषपूर्ण हो गया है, रेलगाड़ी स्टेशनों के बीच नहीं चलाई जाएगी जब तक कि रेलगाड़ी चल स्टाक पर्येक्षकों उनकी जांच करके उसे पास नहीं कर देता ।

(2) यदि कोई सवारी डिब्बा स्टेशनों के बीच पटरी से उतर गया हो तो उसे चालक मोटरमैन उसे फिर से पटरी पर चढ़ाए जाने के बाद रेलगाड़ी को तब तक अगले स्टेशन तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि सवारी डिब्बे की जाच करके उसे योग्य प्रमाणित न कर दिया गया हो और उसके साथ चल स्टाक पर्यवेक्षक न हो।

(इ) रेलगाड़ी चलाने से पहले पूर्वावधानिया

4 15 कर्मचारियों के प्रस्थान करने से पूर्व सूचनाओं की जाच करने के कर्तव्य—प्रत्येक चालक मोटरमैन और मचालक मोटरमैन किसी रेलगाड़ी पर काम करने के लिए इन्हीं पर आने के पश्चात् उन्हें मार्गदर्शन के लिए जारी की गई सूचनाओं की जाच करने और उनसे यह सुनिश्चित करेंगे कि उस सेक्षण पर जिस दर उन्हें काम करना है, कोई ऐसी बात नहीं है जिसका उन्हें विशेष रूप से ध्यान रखना है।

4 16 रेलगाड़ी की जाच

- (1) चल स्टाक पर्यवेक्षक द्वारा रेलगाड़ी की जाच यथाविनिर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार की जाएगी।
- (2) जब तक कि चल स्टाक पर्यवेक्षक इस आशय की रिपोर्ट नहीं दे देना कि रेलगाड़ी यातायात सेवा के लिए हर प्रकार से योग्य है और उसमें विनिर्दिष्ट ब्रेक शक्ति है, स्टेशन का स्टेशन मास्टर या कार्ग शेड का कार्ग शेड भारसाधक जहां रेलगाड़ी की जाच की जाती है, रेलगाड़ी की चलाने की अनुमति नहीं देगा।।

4 17 चालक माटरमैन द्वारा रेलगाड़ी की जाच—यात्रा प्रारम्भ करने के पहले चालक मोटरमैन यह सुनिश्चित होंगा कि

- (1) रेलगाड़ी का समुचित रूप ने जोड़ा गया है
- (2) भवीत विद्युत युक्ति (वपलिंग) समुचित रूप से बनाए गए हैं,
- (3) रेलगाड़ी के नियन्त्रण व शक्ति साधित समुचित रूप से काम कर रहे हैं
- (4) सम्पूर्ण रेलगाड़ी की ब्रेक प्रणाली, विनिर्दिष्ट रूप में समुचित रूप में काम कर रही है
- (5) प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और पिछली बत्ती (टेल लाइट) समुचित रूप से काम कर रही हैं, और
- (6) रेलगाड़ी समुचित रूप से चालू हालत में है।
- (7) नियन्त्रण के पाम रेडियो सवार प्रणाली चालू हालत में है।

4 18 सचालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी की जाच—सचालक मोटरमैन, रेलगाड़ी पर काम करने के लिए इन्हीं पर आने के बाद स्वयं यह समाधान कर लेगा कि

- (1) सचालक मोटरमैन और चालक मोटरमैन के बीच की सचार प्रणाली काम कर रही है,
- (2) दरवाजे को बन्द करने का साधित समुचित रूप से काम कर रहा है
- (3) रेलगाड़ी का यात्री अलाम साधित समुचित रूप से काम कर रहा है,
- (4) रेलगाड़ी की बत्ती और पब्लो के नियन्त्रण समुचित रूप से चालू हालत में हैं।
- (5) आपात ब्रेक प्रणाली समुचित रूप से काम कर रही है।
- (6) रेलगाड़ी की सावंजनिक सूचना-प्रणाली संतोषप्रद रूप से कार्य कर रही है।

4 19 चालक मोटरमैन द्वारा कुछ आदेशों का पालन किया जाना—स्टेशनों पर यात्रा के दौरान चालक मोटरमैन निम्नलिखित आदेशों का पालन करेगा—

- (1) रेलगाड़ी के प्रारंभ करने, रोकने या सचालन या आपातकाल में सेक्षण के मध्य यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने से सबवित विषयों में यातायात नियन्त्रण का कोई आदेश,
- (2) स्टेशन मास्टर द्वारा विशेष अनुदेशों के अधीन काम करने वाले किसी सेवक द्वारा उसे दिया गया कोई आदेश, जहां तक वह उसकी रेलगाड़ी के सुरक्षित और समुचित प्रचालन की दृष्टि से ठीक है, और
- (3) रेलगाड़ी के नियरपद प्रचालन या यात्रियों की सुरक्षा से सबधित सचालक मोटरमैन द्वारा उसे दिया गया कोई आदेश।
- (च) रेलगाड़ी का सचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य

4 20 चालक मोटरमैन और सचालक मोटरमैन यात्रा के समय पूरी तरह नियाह रखेंगे

- (1) जब रेलगाड़ी चल रही हो तब प्रत्येक चालक मोटरमैन और सचालक मोटरमैन पूरी तरह नियाह रखेंगे,
- (2) किसी खनरनाक स्थिति या लाल सिगनल को देखते ही चालक मोटरमैन रेलगाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कदम उठाएगा।
- (3) आपातकाल में सचालक मोटरमैन आपत्ति ब्रेक लगाकर रेलगाड़ी को रोक देगा।

4 21 सचालक मोटरमैन द्वारा पार्किंग ब्रेक लगाना—जब चालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी की सुरक्षित करना अवशिष्ट हो तब सचालक मोटरमैन रेलगाड़ी का पार्किंग ब्रेक लगायेगा।

- (1) रेलगाड़ी की सीटी बजाना चालक मोटरमैन सीटी के लिए विनिर्दिष्ट सहिता के अनुसार रेलगाड़ी की सीटी बजायेगा, अर्थात्
- (क) रेलगाड़ी को चलाने से पहले, और
- (ब) ऐसे अन्य अवसरों और स्थानों पर जो विनिर्दिष्ट किए जाए।

4 23 सचालक मोटरमैन और चालक मोटरमैन के बीच घटी सकते जब अगले और पिछले चालन कक्ष के बीच घटी सचारण की व्यवस्था हो, तो यथाविनिर्दिष्ट घटी मिग्नल सहिता का प्रयोग किया जाएगा।

- (1) रेलगाड़ी के पहुंचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य
- (2) रेलगाड़ी उचित स्थान पर रुकती है—जब कोई रेलगाड़ी किसी स्टेशन पर रुकती है तो चालक मोटरमैन यह देखेगा कि रेलगाड़ी स्टार्टर सिगनल से पहले या रोक बोर्ड पर रुकी है जिससे कि यह सुनिश्चित हो सके कि रेलगाड़ी ज्लेटफार्म पर सही छड़ा से खड़ी हुई है। यदि ऐसा न हो तो, सचालक मोटरमैन को टेलीकोन से तत्काल सूचना देगा और सवारी डिब्बों के दरवाजों को खोलने से रोकेगा।

4 26 यात्री रेलगाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद चलना—जब यात्री रेलगाड़ी किसी स्टेशन पर प्लेटफार्म के साथ-साथ उसके शारे या पीछे खड़ी हो जाती है तो, चालक मोटरमैन उसे तभी चलायेगा जब सचालक मोटरमैन के आदेश मिल जाते हैं।

4.27 रेलगाड़ी कर्मी दल रेलगाड़ी को सौंपे बिना उसे छोड़कर नहीं जाएँगा:—जब तक विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी को सौंप नहीं दिया जाता, तब तक चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को छोड़कर नहीं जाएंगे।

4.28 प्रचालित लाइनों पर रेलगाड़ियों को खड़ा करना

(1) जब कोई रेलगाड़ी किसी स्टेशन की प्रचालित लाइन पर खड़ी की जाती है तो चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन तब तक रेलगाड़ी का आरसाधन नहीं छोड़ते जब तक कि वे सवारी डिब्बों को समुचित रूप से सुरक्षित न कर ले और वह सुनिश्चित न कर ले कि रेलगाड़ी किसी काटे या कैची (कासिंग) का उल्लंघन नहीं कर रही है।

(2) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि

(क) जिस लाइन पर रेलगाड़ी खड़ी की गई है उसके सभी आवश्यक काटे उस लाइन से विपरीत दिशा में सेट कर दिए गए हैं और ऐसे काटों को क्लेम्पें और पैड लाक द्वारा जकड़ दिए गए हैं।

(ख) ऐसे पैड लाक की चालियां तब तक उसकी वैयक्तिक अधिकारियों में रहेंगी जब तक कि रेलगाड़ी लाइन छोड़ने के लिए तैयार न हो जाए, और

(ग) सवारी डिब्बों को समुचित रूप से सुरक्षित कर दिया गया है।

4.29 अवृद्ध लाइन पर रेलगाड़ी का प्रवेश

(1) कोई भी रेलगाड़ी स्टेशन की अवृद्ध लाइन पर “आफ” सिग्नल लेकर प्रवेश नहीं करेगी।

(2) आपातकाल में, यदि ऐसी रेलगाड़ी को अवृद्ध लाइन पर प्रवेश करना हो तो, स्टेशन मास्टर यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा जो चालक मोटरमैन को रेलियो टेलीफोन पर सूचना देगा। रेलगाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार धीरे-धीरे चलायी जाएगी।

(3) चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को पूरी तरह अपने नियंत्रण में रखेंगा और किसी भी बाधा से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा।

4.30 शॉटिंग का नियंत्रण

(1) शॉटिंग कार्य का नियंत्रण स्थिर सिग्नल या हैंड सिग्नल द्वारा किया जाएगा।

(2) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत न किया गया हो, शॉटिंग के दौरान गति 10 कि. मी. प्रति घण्टे से अधिक नहीं होगी।

(3) सवारी डिब्बों की लूज शॉटिंग नहीं की जायेगी।

4.31 शॉटिंग की जिम्मेदारी:—स्टेशन मास्टर या कार शैड भारसाधक यह देखेगा कि रेलगाड़ियों या सवारी डिब्बों की शॉटिंग केवल ऐसे समय और ऐसी रीति से की जाए कि उससे कोई खतरा न हो।

4.32 ढलान पर शॉटिंग:—जब किसी ढलान पर शॉटिंग की जा रही हो तो, शॉटिंग का आरसाधक भूमिगत रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि पार्किंग ब्रेक लगायी गई है और रेलगाड़ी या सवारी डिब्बों के नियंत्रण से बाहर होने को रोकने के लिए पूर्व सावधानियां बरती गई हैं।

(ज) सेक्षण के मध्य यात्रियों का रेलगाड़ी से उतारना

4.33 रेलगाड़ी से उतारने की जांच

(1) नितांत आपात स्थिति और यातायात नियंत्रण के अनुदेशों के सिवाय, यात्रियों को रेलपथ पर रेलगाड़ी से नहीं उतारा जाएगा।

(2) उपनियम (1) में अंतर्विष्ट किसी बात के होते हुए भी यदि रेलगाड़ी रुकने के 30 मिनट के अन्दर रेलगाड़ी कर्मीदल के लिए यातायात नियंत्रक के साथ सम्पर्क स्थापित करता संभव न हो तो चालक मोटरमैन, यदि उसकी राय में यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारना आवश्यक हो तो, यात्रियों को उतारने की और उन्हें संचालक मोटरमैन की देखरेख में निकटतम स्टेशन तक भेजने का प्रबंध करेगा।

(3) उपनियम (1) और उपनियम (2) के उपबन्धों के होते हुए भी, ऐसे सभी मामलों में जिनमें आग, संलग्नी (प्यूरिंग), धूएं या किसी अन्य तत्वाल कारण से यात्रियों को आसम संकट हो तो यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की व्यवस्था यथासंभव भीध्र की जाएगी।

(4) रेलगाड़ी को पार्किंग ब्रेक लगाकर आबद्ध रखा जाएगा।

4.34 रेलगाड़ी से उतारने की प्रक्रिया:—रेलगाड़ी से उतारने के सभी मामलों में यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि:—

(1) कर्णण विद्युत बारा का स्विच बन्द कर दिया गया है,

(2) सुरंग की बत्तियां जल रही हैं,

(3) भूमिगत रेल के किसी प्रचालन अधिकारी को यात्रियों के उतारने के काम का पर्यवेक्षण करते और उन्हें निकटतम स्टेशन तक सुरक्षित रूप से साथ ले जाने के लिए तैनात किया गया है, और

(4) यदि किसी प्रचालन अधिकारी को तत्काल तैनात नहीं किया जा सकता हो तो, वह रेलगाड़ी कर्मीदल को अपने पर्यवेक्षण के अधीन यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की सलाह देगा। यात्रियों को संचालक मोटरमैन की देखरेख में निकटतम स्टेशन तक भेजा जाएगा।

प्रध्याय-5

स्टेशनों का नियंत्रण और कार्यकरण

5.1 कार्यकरण के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी

स्टेशन मास्टर —

(1) स्टेशन की सीमा के अन्दर, उसके नियंत्रण के अधीन नियोजित कर्मचारीवृन्द को न्यायात हुए कर्तव्यों के दक्षतापूर्ण निवृहन के लिए जिम्मेदार होगा और ऐसा कर्मचारीवृन्द उसके प्राधिकार और निर्देश के अधीन होंगे।

(2) अपने नियंत्रण के अधीन कार्य करते वाले किसी भूमिगत रेल सेवक की ड्यूटी में उपेक्षा की रिपोर्ट अविलम्ब अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा।

(3) यह देखेगा कि सभी सिग्नल, काटे लिफ्ट और चलसोपान या उसके स्टेशन पर उपलब्ध अन्य सभी मशीनरी ठीक चालू हालत में रखी हुई हैं और उसमें होने वाली सभी खराबियों की रिपोर्ट समुचित प्राधिकारी को करेगा।

(4) यह देखेगा कि स्टेशन का कार्यकरण उस समय प्रवृत्त नियमों और विनियमों के पूर्णतः अनुसार किया जा रहा है।

(5) यह देखेगा कि स्टेशन पर प्राधिकृत व्यक्ति से भिन्न अन्य कोई भी व्यक्ति आते की अनुमति (लाइन विलयर) नहीं मांगता है या देता है या आगे बढ़ने का प्राधिकार देता है।

(6) यह देखेगा कि भूमिगत रेल प्रशासन द्वारा जारी की गई कार्यकरण सूचनाएं या अनुसेध या आदेश समुचित रूप से प्रदर्शित किए गए हैं या संबंधित कर्मचारियों में वितरित किए गए हैं।

(7) यह देखेगा कि रेलगाड़ी की समय सारणी और किराया-सूचियां स्टेशन पर सही रूप में प्रदर्शित की गई हैं।

(8) यह देखेगा कि उसके अधीन काम करने वाले सम्पूर्ण कर्मचारि-वृन्द को इन नियमों या उनके सुसंगत उद्धरण की एक प्रति-दी गई है।

(9) प्रभावी पर्यवेक्षण बनाये रखने के लिए प्लेटफार्मों, टिकट बिड़कियों, टिकट संग्रहण गेटों पर और उसके प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन अन्य क्षेत्रों में बार-बार जाएगा और यह सुनिश्चित होगा कि प्लेटफार्म यात्री विचरण क्षेत्र, काम करने वाले कार्यालय और अन्य क्षेत्र साफ मुथरे रखे जाने हैं।

(10) यात्रियों की सभी शिकायतों या अपेक्षाओं पर ध्यान देगा और जब आवश्यक हो, उन्हें अपेक्षित सहायता देगा।

(11) यथाविनिर्दिष्ट अन्य कर्तव्यों का पालन करेगा।

5.2 पुस्तकों तथा विवरणियों का रखा जाना:—स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सभी पुस्तकें और विवरणियां साफ-मुथरी रखी जाती हैं और इनमें नियमित रूप से प्रविष्टियां की जाती हैं।

5.3 उपस्कर तक पहुंच और उसका प्रचालन:—किसी भी अप्राधिकृत व्यक्ति को उन स्थानों तक, जहां से काटे सिगरेट विद्युत संचरण उपकरण या भूमिगत रेल के कार्यकरण से संबंधित कोई अन्य उपस्कर प्रवालित किया जाता है, पहुंचने की अनुज्ञा नहीं दी जायेगी।

5.4 बुकिंग कार्यालयों और उन क्षेत्रों तक जो जनता के लिये खुले नहीं हैं, पहुंच

(1) बुकिंग कार्यालयों और अन्य कार्यालयों के अन्वर केवल प्राधिकृत व्यक्तियों को ही विशेष अनुदेशों के अधीन भीतर जाने की अनुज्ञा दी जाएगी।

(2) प्रतिबद्ध क्षेत्रों में निर्बन्धित से संबंधित उपयुक्त सूचनाएं लगाई जाएंगी।

5.5 प्ररूप (फार्में)

(1) रेलगाड़ियों के प्रचालन से संबंधित सभी संदेश और लिखित प्राधिकार यथाविनिर्दिष्ट प्ररूपों में तैयार किए जाएंगे और उन पर स्टेशन की मोहर लगाई जाएगी।

(2) यदि आवश्यक छपा हुआ प्ररूप उपलब्ध न हो तो, आपातिक उपाय के तौर पर विशिष्टियों से युक्त एक हस्तालिपि प्ररूप तैयार किया जाएगा और उसके लिए जो कारण है उन्हें स्टेशन डायरी में लेखबद्ध किया जाएगा।

5.6 स्टेशन कार्यकरण नियम:— भूमिगत रेलगाड़ी के लिए साधारण नियमों और विशेष अनुदेशों के अतिरिक्त, प्रत्येक स्टेशन को स्टेशन पर सागू होने वाले स्टेशन कार्यकरण नियमों की व्यवस्था की जाएगी।

5.7 स्टेशनों का खोला जाना:— जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत न किया जाए या आपातकाल में अस्थायी रूप से बन्द करना आवश्यक न हो, स्टेशन सब प्रकार के यातायात-समय में खुले रहेंगे।

5.8 प्लेटफार्म पर भीड़-भाड़ का नियन्त्रण

(1) प्लेटफार्म पर अधिक भीड़ हो जाने की दशा में टिकटों का विक्रय अस्थायी रूप से बन्द कर दिया जाएगा और यात्री विनियमन को विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रवृत्त किया जाएगा।

(2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट मामलों में,

(क) पहुंचने वाली रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को,

(ख) स्टेशन पर यात्रियों की सावधान किया जाएगा।

5.9 भीख मांगने, सामान बेचने, धूम्रपान आदि का प्रतिषेध:—कोई भी व्यक्ति भीख नहीं मांगेगा, सामान नहीं बेचेगा, धूम्रपान नहीं करेगा, न्यूसेस नहीं करेगा या अन्य यात्रियों के लिए असुविधा उत्पन्न नहीं करेगा और भूमिगत रेल परिसर का दुरुपयोग नहीं करेगा।

5.10 खतरनाक/धृणोत्पादक माल को ले जाने का प्रतिषेध

(1) कोई भी व्यक्ति भूमिगत रेलगाड़ी से खतरनाक या धृणोत्पादक माल नहीं ले जाएगा या ले जाने देगा।

(2) यदि भूमिगत रेलगाड़ी के किसी अधिकारी के पास यह विषास करने के लिए कारण है कि किसी यात्री की अभिरक्षा में पैकेज में कोई ऐसा माल है तो वह पैकेज को अन्तर्वस्तु के अभिनिश्चय के प्रयोजन के लिए उसे खुलवा सकेगा।

5.11 भूमिगत रेलगाड़ी के सवारी डिब्बे का सुरक्षित करना:— स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि भूमिगत रेलगाड़ी के सवारी डिब्बों को स्टेशन पर विशेष अनुदेशों के अनुसार उचित रूप से सुरक्षित छड़ा किया गया है।

अध्याय-6

दुर्घटनाएं और अप्रायिक घटनाएं

(क) सावधारण

“आपात” की परिभाषा

6.1 ऐसी किन्हीं घटनाओं को, जिनमें यात्रियों और कर्मचारियों को धूति, भूमिगत रेल के उपस्कर या सम्पत्ति को नुकसान, यातायात में बिलंब या भंग या इन परिस्थितियों की कोई भी सम्मुच्चय अंतर्वर्लित हो, उसे ‘आपात’ समझा जाएगा और तदनुसार उनसे बरता जाएगा।

6.2 भूमिगत रेल सेवकों द्वारा घटनाओं की रिपोर्ट करना:— घटना की रिपोर्ट संबंधित भूमिगत रेल सेवक या किसी अन्य ऐसे व्यक्ति द्वारा जो उसे देखे, अत्यंत समीचीनता के साथ ड्रॉटी पर तैनात यातायात नियंत्रक या निकटतम स्टेशन मास्टर को की जाएगी।

6.3 'आपात' की स्थिति में यातायात नियंत्रक के कर्तव्य

चालक मोटरमैन:—

(क) जब यातायात नियंत्रक को किसी घटना या अवरोध की रिपोर्ट मिलती है तो वह देखेगा कि यातायात की या भूमिगत रेल सम्पत्ति और उपस्कर की संरक्षा के लिए हर संभव अत्यधिक समीक्षन साधनों द्वारा सभी आवश्यक पूर्वावधानियों वर्ती गई हैं।

(ख) दुर्घटना की दशा में यातायात नियंत्रक दुर्घटना स्थल पर भेजी जाने वाली सभी आवश्यक सहायता का प्रबंध करेगा।

(ग) इयूटी पर तैनात यातायात नियंत्रक किसी घटना की सूचना प्राप्त होने पर, निकटतम स्टेशन मास्टरी, विभागीय पर्यवेक्षकों और संबंधित अधिकारियों को तत्काल सूचित करेगा जो विशेष अनुदेशों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करेंगे।

6.4 आपात की स्थिति में स्टेशन मास्टर और विभागीय पर्यवेक्षक के साधारणतया कर्तव्य

स्टेशन मास्टर या विभागीय पर्यवेक्षक को किसी घटना के बारे में सूचित किये जाने पर वह —

(क) स्थिति से निपटने के लिए यथासंभव अपने साधनों द्वारा और विशेष अनुदेशों के अनुसार कार्रवाई करेगा और यदि वाही सहायता अपेक्षित हो तो यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा, और

(ख) स्थिति सामान्य होने के बाद, हर घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रस्तुत करेगा।

6.5 'आपातकाल' में कार्रवाई के लिए पूर्विकता का कम

किसी 'आपात' की स्थिति में, निम्नलिखित पूर्विकता में यथासंभव शीघ्र कार्रवाई की जाएगी —

(क) जीवन की रक्षा और पीड़ा को कम करना,

(ख) भूमिगत रेल की संपत्ति और उपस्कर की संरक्षा करना,

(ग) रेलगाड़ियों के निरापद प्रवालन स्थिति को प्रत्यावर्तित करना,

(घ) यातायात सेवाओं को प्रारंभ करना।

6.6 'आपात' के दौरान क्रियाकलापों को अभिलिखित करना 'आपात' की स्थिति रहने तक के सभी क्रियाकलापों का व्यौरेवार अभिलेख यातायात नियंत्रक द्वारा कालान्त्रमें में रखा जाएगा।

6.7 यातायात विनियमन

यथा अपेक्षित यातायात का विनियमन, यातायात नियंत्रक द्वारा किया जाएगा। विशेष अनुदेशों के अनुसार, यथासंभव रेलगाड़ियों स्टेशनों के बीच चलाई जाएगी।

(ख) स्टेशनों के बीच रोकी गई रेलगाड़िया

6.8 रेलगाड़ी में खराबी

यदि कोई रेलगाड़ी किसी यात्रिक खराबी के कारण रोकी गई है तो चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन आपस में संपर्क करेंगे

(1) कारण अभिनिश्चित करने के बाद यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(2) खराबी को दूर करते और सेवन को खाली करने के लिए वह सभी कार्रवाई करेगा, जिसके लिए वह सक्षम है।

(3) यदि अधिक विलम्ब की सभावना हो तो, यात्रियों को परिस्थितियों की सूचना देगा।

(4) यदि खराब रेलगाड़ी को सेवन से हटाने के लिए सहायता रेलगाड़ी अपेक्षित हो तो, यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और सहायता आने तक प्रतीक्षा करेगा,

(5) यदि रेलगाड़ी की खराबी दूर कर दी गई है तो भी, सहायता की भाग करने के बाद रेलगाड़ी चलाने की कोई कार्रवाई तब तक नहीं करेगा जब तक कि यातायात नियंत्रक यह पुष्टि न कर दें कि सहायता रेलगाड़ी ब्लाक सेवन में प्रविष्ट नहीं हुई है और सहायता की व्यवस्था रह कर दी गई है, और

(6) यदि यातायात नियंत्रक ऐसी बांधा करे तो यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि कर्षण विद्युत धारा आप कर दी गई है तो विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी से यात्रियों को उतारने के लिए कार्रवाई करेगा, और

(7) स्टेशन पर पहुंचने के बाद, स्टेशन मास्टर को लिखित रिपोर्ट देगा।

6.9 कर्षण विद्युत धारा(ट्रेन करेट) का न होना

स्टेशनों के बीच चलते समय यदि चालक मटरमैन को पता चले कि कर्षण विद्युत धारा बद कर दी गई है और पुन चालू नहीं की गई है, तो

(1) यदि सभी रास्ते में हैंड खतरा सिग्नल या किसी अप्रायिक परिस्थिति पर पैनी दृष्टि रखते हुए वह अगले स्टेशन तक रेलगाड़ी को ले जाएगा और अगले स्टेशन पर पहुंचने के बाद वह स्टेशन मास्टर से अनुदेश प्राप्त करेगा।

(2) यदि अगले स्टेशन तक आना सम्भव नहीं हो तो वह:—

(क) किसी सुविधाजनक स्थान पर अपनी रेलगाड़ी को खड़ा करेगा और उसे लुढ़कते से रोकने के लिए विशेष अनुदेशों के अनुसार सुरक्षित करेगा,

(ख) यदि विनिर्दिष्ट समय के भीतर कर्षण विद्युत धारा चालू नहीं की जाती है तो, यातायात नियंत्रक से संपर्क स्थापित करके कारण अभिनिश्चित करने का प्रयत्न करेगा,

(ग) यदि कर्षण विद्युत धारा के 10 मिनट के अन्दर चालू किए जाने की सभावना न हो तो, यात्रियों को परिस्थितियों की सूचना देगा और यदि आवश्यक हो तो विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी से यात्रियों को उतारेगा,

(घ) यातायात नियन्त्रक के अनुदेशों के अनुसार सेक्षण को खाली करेगा और

(ङ) जहां सहायक रेलगाड़ी की आवश्यकता हो, वही यातायात नियन्त्रक से पठताल करेगा कि सहायक रेलगाड़ी किस छोर से भेजी जा रही है और उसके निवेशानुसार अनली समुचित कार्रवाई करेगा ।

6. 10 रेलगाड़ी का अलग होना

(१) किसी रेलगाड़ी के छलने के दौरान विभाजन होने की दशा में आपात ब्रेक के स्वतंत्र लगने के कारण रेलगाड़ी के दोनों भागों के रूप जाने के पश्चात्, चालक मोटरमैन और सचालक मोटरमैन उन भागों का लूँडकरने से विशेष अनुदेशों के अनुसार राखेगा ।

(२) चालक मोटरमैन, सचालक मोटरमैन से सपर्क करने के बाद परिस्थितियों के बारे में यातायात नियन्त्रक को रिपोर्ट करेगा ।

(३) यदि युभक अन्तर्गत न हुए हो तो दोनों भागों को जोड़ने के बाद रेलगाड़ी मध्यूर्ग अवस्था में ले आई जाएगी । यात्रिक युग्मकों के अन्तर्गत होने की दशा में यातायात नियन्त्रक से प्राप्त अनुदेशों के अनुसार दोनों भाग अलग-अलग ले जाए जाएगे ।

(४) यदि सेक्षण को खाली करने के लिए सहायता अपेक्षित है, तो चालक मोटरमैन, यातायात नियन्त्रक को इसकी सूचना देगा और यातायात नियन्त्रक के निवेशानुसार कार्रवाई की जाएगी,

(५) रेलगाड़ी के अलग होने की सूचना मिलने पर यातायात नियन्त्रक दोनों छोर के स्टेशन मार्टरों को सूचित करेगा ।

6. 11 प्रस्थान करने के प्राधिकार के बिना व्लाक सेक्षण में रेलगाड़ी

(१) चालक मोटरमैन को यह ज्ञात होने पर कि उसके पास प्रस्थान करने का प्राधिकार नहीं है तो यह सचालक मोटरमैन को परिस्थितियों के बारे में सूचित करेगा और वह रेलगाड़ी को रोकने की तुरन्त कार्रवाई करेगा ।

(२) चालक मोटरमैन यातायात नियन्त्रक से सपर्क स्थापित करने के निकटम स्टेशन तक जाने के लिए उसकी अनुमति अभिप्राप्त करेगा ।

(३) उपनियम (२) के अधीन अनुज्ञा प्राप्त करने पर चालक मोटरमैन, सचालक मोटरमैन को सूचित करने के बाद, रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाएगा ।

(४) अगले स्टेशन पर पहुँचने के बाद, चालक मोटरमैन लिखित रूप में घटना की रिपोर्ट देगा ।

(५) यातायात नियन्त्रक, स्टेशन मार्टर द्वारा या अवस्था यह सूचना मिलने पर कि रेलगाड़ी व्लाक सेक्षण में प्रस्थान करने के प्राधिकार के बिना, प्रवेश कर गई है रेलगाड़ी को विशेष अनुदेशों के अनुसार रोकने की अवस्था करेगा ।

(ग) अप्राप्यिक घटनाएँ

6. 12 आग और घुआँ

(१) भूमि त्रै रेल सेवक अभिनिशमन मैन्युअल के उपबंधों या तत्समय प्रवृत्त किन्हीं अन्य अनुमोदित या विशेष अनुदेशों से परिवर्त होने ।

(२) विशी भूमिगत रेल वर्मचारी द्वारा ऐसी आग होनी देखने जिसे जान को खतरा हो या जो सपत्ति को नुकसान कारित करें या रेल गाड़ियों के प्रचालन में बाधा उत्पन्न करें, तो वह—

(क) जीवन और सपत्ति की रक्षा के लिए सब सभव उपाय करेगा, आग को फैलने से रोकेगा और यथा आवश्यक दुश्माणा, और

(ख) जब आग में उपस्कर अतर्बलित हो तब निकटतम स्टेशन मार्टर को या सबधित विभागीय पर्यवेक्षक को घटना की रिपोर्ट करेगा ।

(३) स्टेशन मार्टर या सबधित विभागीय पर्यवेक्षक ऐसी सूचना प्राप्त होने पर—

(क) आग की अवस्थिति, प्रकृति और उसके फैलाव सबस्थी सूचना देते हुए यातायात नियन्त्रक को घटना की रिपोर्ट करेगा, आवश्यकतानुसार उसमें सहायता मार्गेगा, और

(ख) स्थानीय कर्मचारिवाद की सहायता से आग दृश्याने के अपने साधनों द्वारा सब सभव कार्रवाई करेगा ।

(ग) इन दुर्घटनाएँ में अन्तर्गत व्यक्तियों की, यदि कोई हो, सभी सभव सहायता करेगा और यदि आवश्यक हो तो चिकित्सा सहायता मार्गेगा । गभीर क्षति की दशा में ऐसे व्यक्तियों को निकटान्त्र अन्तर्गत में तीव्रतम साधन से भेजने के लिए वारंवाई की जाएगी ।

(४) आग लगने की घटना से नवधित रिपोर्ट वारंपाल कर यातायात नियन्त्रक—

(क) आग या आग की अवस्थिति उसकी प्रहृति और पैलाव सबस्थी सूचना एवल बरेगा,

(ख) आवश्यकतानुसार, दिव्युत धारा को बढ़ करने की व्यवस्था करेगा,

(ग) विशेष अनुदेशों के अनुसार सभी सबधित पदधारियों को सूचित करेगा ।

(घ) आवश्यकतानुसार अन्तर्गत की अवस्था करेगा, और जिसके अन्तर्गत रिपोर्ट अनुदेशों के "नगर धूश निष्कासन प्रणाली" (स्मोक एम्प्रेवेशन सिस्टम) को यदि वह विद्यमान है तो मर्किय बनाना भी है,

(ङ) अप्रीक्षित होने पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की व्यवस्था करेगा, और

(च) यात्रियों और टेलर वर्मचारिवाद को सुचित करते हुए यातायात को अव्याचित रूप से विनियमित करेगा ।

(५) (क) यदि साथ हो तो चालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाया जाएगा, जहां प्रकेष से बचने के लिए तत्परता से कार्रवाई की जाएगी, जिसके अन्तर्गत गभीर चाप (इंजिंग) और सलर्मी (प्रैंजिंग) के रोकने के लिए दिव्युत प्रत्यय रॉट को बाटना भी है ।

(ख) यदि रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाना सभव नहीं है तो चालक मोटरमैन रेलगाड़ी को किसी ऐसे रथाम पर रोक देने का प्रयास करेगा जहां यात्रियों को सुविधापूर्वक उतारा जा सके ।

(ग) यदि आग फैलने की सम्भावना है तो रेलगाड़ी को, यदि सभव हो तो, विभाजित वर्दिशा जाएगा और रेलगाड़ी के अप्रभावित भाग को निकाल देने की व्यवस्था की जाएगी ।

6.13 विद्युत् उपस्कर में आग

किसी विद्युत् उपस्कर में या उसके निकट आग होने की दशा में संबंधित भूमिगत रेल सेवक, यदि वह उपस्कर को संभालने के लिए सक्षम है, और इस प्रयोजनार्थ प्रशिक्षित है, विद्युत् धारा को बन्द करने की व्यवस्था करेगा और प्रभावित आग को अलग कर देगा।

6.14 सुरंग (टनेल) में बाढ़

(क) यदि कोई भूमिगत रेल सेवक सुरंग में बाढ़ की स्थिति देखता है तो वह उसकी रिपोर्ट यातायात नियंत्रक को तत्काल करेगा और प्रभावित क्षेत्र की अवस्था पर्टरी शीर्ष से संबंधित अनुमानित जलस्तर, स्थान जहाँ प्रणाली में पानी प्रवेश कर रहा है, यदि जात हो, और अनुमानित बहाव तथा बाढ़ग्रस्त क्षेत्र के विस्तार के बारे में सूचना देगा।

(ख) सूचना प्राप्त होने पर यातायात नियंत्रक इस घटना के बारे में सभी संबंधित व्यक्तियों को विशेष अनुदेशों के अनुसार रिपोर्ट करेगा।

2. (क) उस क्षेत्र में पहुंचने वाली किसी रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को यातायात नियंत्रक सावधान करेगा।

(ख) यदि जलस्तर मुख्य नाले के ऊपर है तो प्रभावित क्षेत्र की रेलगाड़ी सेवाएँ निलंबित कर दी जाएंगी।

3. (क) यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि कोई रेलगाड़ी बहाँ खड़ी नहीं है, प्रभावित बाढ़ग्रस्त क्षेत्र में कर्षण विद्युत् प्रदाय बंद कर दिया जाएगा,

(ख) स्थिति सामान्य हो जाने के बाद विशेष अनुदेशों के अनुसार कर्षण विद्युत् प्रदाय प्रत्यावर्तित कर दिया जाएगा।

4. जब कोई रेलगाड़ी बाढ़ग्रस्त क्षेत्र में फंस जाती है, तो यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की कार्यवाही सा. नि. 4.33 के अधीन की जाएगी।

5. सूचना प्राप्त होने पर संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक, विशेष अनुदेशों के अधीन बाढ़ की स्थिति से निपटने की कार्यवाही करेंगे।

6.15 असुरक्षित दगाओं की, जिनमें रेलगाड़ियों का प्रचालन प्रभावित होने की संभावना है, रिपोर्ट करना।

(1) चालक मोटरमैन, संचालक मोटरमैन और स्टेशन मास्टर किहीं ऐसी जात दगाओं या अप्रैचिक परिस्थितियों, जिनसे रेलगाड़ियों का नियन्त्रण और सुरक्षित कार्यकरण प्रभावित होने की संभावना है, के बारे में यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(2) ऐसी खराबी या अस्फलता के बारे में जात हो जाने पर यातायात नियन्त्रण अनुसूचण के लिए जिम्मेदार संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक को इनकी सूचना देगा।

6.16 दूर्घटना की दशा में को जाने वाली कार्यवाही

(क) विकिसीय सहायता के लिए व्यवस्था, राहत संक्रिया, धावलों का परिवहन, अनुग्रह संदाय आदि विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा,

(ख) आपात स्थिति के रहने तक यातायात नियन्त्रण की बाबत आवश्यक उद्घोषणा स्टेशनों पर सार्वजनिक उद्घोषणा प्रणाली पर, ट्रैनों में या जैसा कि अन्यथा आवश्यक समझा जाए, की जाएगी।

(ग) सेवाओं को निलम्बित कर देने वालों गंभीर दूर्घटना, यात्रियों को स्फुटि की दशा में, जन साधारण के लिए आवश्यक समझी जाने वाली विद्युत् जानकारी, प्रेस तथा अन्य प्रचार माध्यमों द्वारा दी जानी जाहिए।

अध्याय 7

कार्यकरण प्रणाली

7.1 कार्यकरण प्रणाली

स्टेशनों के बीच सभी रेलगाड़ियों का प्रचालन निम्नलिखित किसी एक प्रणाली के अनुसार होता।

(क) केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली (ख) पूर्णतया ब्लाक प्रणाली

7.2 ब्लाक सेवन में प्रवेश करने का प्रविधिकार

1. चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को ब्लाक सेवन में तब तक नहीं ले जाएगा जब तक उसके पास विशेष अनुदेशों के अधीन यथा विनियोजित प्रस्थान करने का प्राधिकार न हो,

2. यातायात नियंत्रक, विशेष अनुदेशों के अनुसार सेवन में एक दूसरी रेलगाड़ी को प्रवेश करने की अनुमति दे सकता।

(क) केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली

7.3 केवल एक रेलगाड़ी को ब्लाक की आवश्यक बातें

केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली में, एक सेवन पर एक सभ्य में एक रेलगाड़ी रहेगी।

7.4 ब्लाक स्टेशनों पर प्रवेश को अनुमता और प्रस्थान करने का प्राधिकार देने की शर्तें

(क) पौछे के अनाह स्टेशन को प्रवेश को अनुमति तब तक नहीं दी जाएगा जब तक दोनों और के स्टेशनों के बीच ब्लाक सेवन सभी ग्राहकों से मुक्त न हों और वह लाइन जिस पर रेलगाड़ी को लेना है उस स्थान तक खालः न हो जहाँ रेलगाड़ी को रहना है।

(ख) किसी ब्लाक स्टेशन पर प्रस्थान करने का चालक मोटरमैन को प्राधिकार तब तक नहीं दिया जायगा जब तक कि अपने ब्लाक स्टेशन से प्रवेश का अनुमति पहले से नहीं मिल जाता है।

घा. पूर्णतया ब्लाक पद्धति:

7.5 पूर्णतया ब्लाक प्रणाली की आवश्यक बातें

1. जहाँ रेलगाड़ियां पूर्णतया ब्लाक प्रणाली पर चलाई जाती हैं—

(क) किसी ब्लाक स्टेशन को छोड़ने की अनुमति। किसी रेलगाड़ी को तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि प्रवेश की अनुमति ब्लाक स्टेशन से पहले ही प्राप्त नहीं हो जाती, आर

(ख) प्रवेश की ऐसी अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि लाइन उम ब्लाक स्टेशन के ब्रेम स्टाप सिग्नल तक साफ है जिस पर प्रवेश की ऐसी अनुमति दी गई है, बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ है।

2. जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत न किया जाए, उपनियम (1) के खंड (ख) में नियोजित पर्याप्त दूरी, 180 मीटर से कम नहीं होती।

7.6 प्रवेश करने की अनुमति देने के लिए शर्तें

लाइन को तब तक खालः नहीं समझा जाएगा और प्रवेश करने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी, जब तक कि—

(क) अंतिम प्रस्थान करने वाली रेलगाड़ी पूरी तरह पहुंच न रही हो और प्रयम स्टाप से आगे पर्याप्त दूरी तय न कर ली हो जैसा कि ऊपर नियम 7.5(2) में दिया गया है।

(ख) उक्त रेलगाड़ी के पीछे सभी सिगनलों को फिर से 'शान' न कर दिया गया हो,

(ग) वह लाइन, जिस पर गाड़ी को लेने का आशय है, स्टार्टर तक या टर्मिनल ब्लाक स्टेशन पर उन स्थान तक जहाँ रेलगाड़ी से बिल्कुल रुक जाना अपेक्षित है, तभी बाधाओं से मुक्त न हो, और

(घ) उक्त गाड़ी को लेने के लिए सभी फॉर्सिंग प्वाइंटों को भली प्रकार से सैट और ताताबद न कर दिया गया हो और सभी पिछले प्वाइंटों को, जिसमें वियोजन भी है, सेट कर दिया गया हो।

ब. साधारण

7.7 ब्लाक बैक या ब्लाक फारवर्ड, विशेष अनुदेशों के अधीन विहित प्रतियोगी के अनुसार किया जाएगा।

7.8 ब्लाक सेक्षन में शॉटिंग के लिए प्राधिकार

जब ब्लाक सेक्षन में शॉटिंग को प्रतुज्ञा देनी हो तो चालक मोटर मैन को, ब्लाक सेक्षन में शॉटिंग करने का प्राधिकार दिया जाएगा जैसा कि विशेष अनुदेशों के अधीन विहित है, किन्तु ब्लाक फारवर्ड या ब्लाक बैक किए बिना अनुज्ञा नहीं दी जाएगी।

7.9 साइडिंग का वियोजन

सभी साइडिंग लाइनों को, अनुमादित विशेष अनुदेशों के अधीन के मिवाय, चालू लाइनों से ग्राहय वियोजित रखा जाना चाहिए।

7.10 प्रवेश करने की अनुज्ञा यह जाने के पश्चात ब्लाक स्टेशन या ब्लाक सेक्षन पर बाधा

गूह सिगनल के बाहर प्राप्त उस लाइन पर किसी बाधा की अनुज्ञा नहीं दी जाएगी, जिस पर गाड़ी को प्रवेश करने की अनुज्ञा यह जाने के पश्चात लेने का आशय है।

7.11 ब्लाक सेक्षन में शॉटिंग या बाधा

ब्लाक सेक्षन में शॉटिंग या बाधा के तब तक अनुज्ञा नहीं दी जाएगी जब तक कि ब्लाक सेक्षन खालों न हो और विशेष अनुदेशों के अनुसार उसे ब्लाक बैक या ब्लाक फारवर्ड न किया गया हो।

४ ध्याय-४

ब्लाक का कार्यकरण

8.1 प्रवेश की अनुज्ञा प्राप्त या अभिप्राप्त करने के साथन

ब्लाक स्टेशनों के बीच चालू रेलगाड़ीयों के लिए प्रवेश अनुज्ञा सम्बवहार की अनुज्ञा, निम्नलिखित एक या अधिक के सयोजन के माध्यम से विनियमित होगा—

क—रेलपथ संक्षिट

ख—पैनल सक्रिया के माध्यम से एसल काउटर

ग—विद्युत सचार उपकरण,

8.2 उपकरणों के लिए उपबंध

1 विद्युत सचारण उपकरण सभी ब्लाक स्टेशनों पर उपबंधित किए जाएं।

2. विद्युत संक्रियों के माध्यम से उपर्युक्त वरके प्रवेश अनुज्ञा देना स्थानित करने के लिए पैनल बोर्ड, सभी ब्लाक स्टेशनों पर उपबंधित किए जाएं।

8.3 ब्लाक कार्यकरण उपस्कर में हस्ताक्षेप करने से पहले सहमति अपेक्षित है।

कोई भी रेल सेवक, ब्लाक कार्यकरण उपस्कर या उनकी फिटिंगों में, भरमत करने या किसी अन्य प्रयोजन से, स्टेशन मास्टर की पूर्व सहमति लिए बिना हस्ताक्षेप नहीं करेगा।

8.4 सक्षमता प्रमाण-पत्र

1 कोई भी व्यक्ति किसी रेलगाड़ी के लिए प्रवेश अनुज्ञा तब तक नहीं देगा या लेगा जब तक कि उसके पास विशेष अनुदेशों के अधीन इस निमित्त प्राधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा दिया गया प्रमाण-पत्र न हो।

2 उप नियम (1) के अधीन निर्दिष्ट सक्षमता प्रमाण-पत्र विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए विद्यमान्य होगा।

8.5 रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर

1. रेल गाड़ी सिगनल रजिस्टर स्टेशन मास्टर द्वारा या उसके अधिदेशों के अधीन रखा जाएगा।

2 सदेश भेजने या प्राप्त होने या रेन गाडियों के आने और भेजने के वास्तविक समय उसमें प्रविष्ट किए जाएंगे। समय निकटतम आधे मिनट तक अभिलिखित किए जाएंगे।

3 रजिस्टर में सभी प्रविष्टिया स्थानी से या डाट पैन से की जाएंगी।

4 रजिस्टर में दर्ज कर्दी भी अण मिटाया नहीं जाएगा किन्तु यदि कोई प्रविष्टि गत रात पाई जाती है तो उसके ऊपर एक लाइन इस प्रकार खोच दी जाएगी जिससे उसे किसी भी समय पढ़ा जा सके और उसके ऊपर सही प्रविष्टि दर्ज कर दी जाएगी।

5 ऐसा अधिकारी जो उस समय रजिस्टर का अभिरक्षक है, उसमें कोई सभी प्रविष्टियों के लिए और उनके प्रत्येक स्तम्भ में ठीक-ठाक प्रविष्टि करने के लिए उत्तरदायी होगा।

8.6 प्रस्थान करने का प्राधिकार

कार्यकरण प्रणाली के अन्तर्गत किसी रेलगाड़ी के लिए प्रस्थान करने का प्राधिकार निम्नलिखित रूप में होगा—

(क) स्टार्टर सिगनल द्वारा 'आक' स्थिति में करके, या

(ख) विशेष अनुदेशों में इस निमित्त विनिर्दिष्ट किसी दस्तावेज द्वारा

8.7 चालक मोटरमैन द्वारा प्रस्थान करने के प्राधिकार की जाव

1.—रेलगाड़ी चलाने के पहले चालक मोटरमैन यह सुनिश्चित कर लेगा कि—

(i) उसने प्रस्थान करने का प्राधिकार प्राप्त कर लिया है,

(ii) उसे जो प्रस्थान करने का प्राधिकार दिया गया है वह उचित है,

(iii) प्राधिकार उस ब्लाक स्टेशन के प्रति निर्देश देता है, जिसमें वह प्रवेश करने वाला है,

(iv) यदि इकत्र प्राधिकार लिखित रूप में है, वह पूर्ण है और उस पर स्टेशन स्टाम्प सहित स्थानी से या डाट पैन से सम्यक् रूप से पूरे हस्ताक्षर किए गए हैं।

2—यदि उपनियम (1) में उल्लिखित शर्तों का अनुपालन नहीं हुआ है तो चालक मोटरमैन रेलगाड़ी चलाने से पहले उस भूल या कमी को दूर करा लेगा।

8.8 ब्लाक सेक्शन को बन्द करने की शर्त

जैक रेलगाड़ी ब्लाक सेक्शन को खाली कर चुकी हो और स्टेशन पर वास्तव में पहुंच गई हो या सेक्शन के अवरोध का कारण दूर कर दिया गया हो तब ब्लाक सेक्शन को बन्द कर दिया जाएगा ।

8.9 प्रस्थान करने के प्राधिकार के बारे में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी

1. चालक मोटरमैन को प्रस्थान करने का प्राधिकार भूमिगत रेल सेवक जिसे इस निमित्त विशेष अनुदेशों द्वारा नियुक्त किया गया है, के अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति नहीं देगा ।

2. प्रस्थान करने का प्राधिकार इस प्रयोजन के लिए विद्युत प्रतिया का अनुपालन करने के बाद ही चालक मोटरमैन द्वारा दिया जाएगा ।

3. जब प्रस्थान करने का प्राधिकार लिखित रूप में हो तो वह सही-सही, पूर्ण और उम पर स्टेशन स्टाम्प सहित स्पाही से पूरे हस्ताक्षर होने चाहिए ।

8.10 ट्रैक सर्किटों, एक्सल काउंटरों, पैनल बोर्डों का खराब हो जाना

1. जब ब्लाक कार्यकरण के लिए रेलपथ सर्किटों की व्यवस्था की गई हो और उनके संयोजन खराब हो जाते हैं, या एक्सल काउंटर उसमें सही सही गणना करने में असफल हो जाते हैं या पैनल बोर्ड खराब हो जाता है तब विद्युत संचार उपकरणों के माध्यम से प्रस्थान की अनुज्ञा प्राप्त करेगा ।

2. जब प्रवेश अनुज्ञा प्राप्त कर ली जाती है तब उस भाग की प्रविष्टि रेलगाड़ी सिग्नल रेलिस्टर में की जाएगी और प्रस्थान करने का लिखित प्राधिकार जारी करने पर जिसमें उस प्रभाव की टिप्पणी भी होगी, प्रस्थान करने के लिए अनुज्ञात किया जाएगा ।

8.11 प्रस्थान करने के लिखित प्राधिकरण के प्रारूप

1. प्रस्थान करने का अधिकार, भूमिगत रेल प्रशासन द्वारा विशेष रूप से इस प्रयोजन के लिए गए प्रबुर्धों पर लिखा जाएगा ।

2. ऐसे प्ररूप पुस्तक के रूप में जिल्डबंद किए जाएंगे और स्टेशन मास्टर या विशेष अनुदेशों द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत किसी भूमिगत रेल सेवक द्वारा प्रत्येक ब्लाक स्टेशन पर रखे जाएंगे ।

3. जब तक आवश्यक न हो, कोई भी प्रस्थान करने का लिखित प्राधिकार न लिखा जाएगा न हस्ताक्षरित होगा ।

4. किसी रेलगाड़ी के प्रचालन के संबंध में प्रेषित प्रत्येक संदेश पर सुभिन्नता से वह रेलगाड़ी वर्णित होगी जिसके प्रति वह निर्दिष्ट है ।

5. प्रत्येक रेलगाड़ी के लिए, एक पृथक जांच और उत्तर भेजा जाएगा ।

8.12 पैनल प्रचालन के संबंध में विशेष उत्तरदायित्व

इयूटी पर स्टेशन मास्टर का यह सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व होगा कि—

1. प्रवेश अनुज्ञा मंजूर करने या प्राप्त करने के प्रयोजनों के लिए पैनलों का प्रचालन और कोई नहीं वह स्वयं करता है ।

2. विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के सिवाए कोई व्यक्ति पैनल नहीं खोलता है ।

8.13 संदेशों और प्रस्थान करने के लिखित प्राधिकारों का परिवर्कण

रेलगाड़ी के मंदेशों और प्रस्थान करने के लिखित प्राधिकारों को उस समय के पहले या जैसा विशेष अनुदेशों में अधिकृत हो, नष्ट नहीं किया जाएगा ।

8.14 प्रवेश की अनुज्ञा को रद्द करना

जब पहले से मंजूर की गई प्रवेश अनुज्ञा को रद्द कर दिया जाता है तब भेजे गए और प्राप्त किए गए संदेशों की प्रविष्टि रेलगाड़ी सिग्नल रेलिस्टर में की जाएगी ।

8.15 विद्युत संचार यंत्र में खराबी

जहां ब्लाक स्टेशनों के बीच प्रवेश अनुज्ञा ली जाती है वहां विद्युत संचार उपकरण के खराब होने की दशा में रेलगाड़ियां विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जाएंगी ।

8.16 रेलगाड़ी कर्मी दल और यातायात नियंत्रक के बीच रेडियो संचार का असफल हो जाना

रेलगाड़ी कर्मी दल और यातायात नियंत्रक के बीच रेडियो संचार असफल हो जाने की दशा में रेलगाड़ी कर्मी दल अपातकालीन 'टेलीफोन का उपयोग करके यातायात नियंत्रक से सम्पर्क स्थापित करेगा और विशेष अनुदेशों के अनुसार काम करेगा ।

8.17 ब्लाक प्रचालन उपस्टर का उपयोग और प्रचालन

ब्लाक प्रचालन के लिए उपबंधित उपकरणों का उपयोग और प्रचालन, विशेष अनुदेशों द्वारा शासित होगा ।

अध्याय-9

रेल पथ और संकर्म

9.1 रेलपथ और संकर्मों की दशा

प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक अपने भारसाधक के ग्राहीन रेलपथ और संकर्म की दशा के लिए जिम्मेदार होगा ।

9.2 लाइन का अनुरक्षण

प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक—

1. तृतीय रेल या पावर ब्लाक अभिप्राप्त कर लेने के पश्चात् यातायात इतर समय के दौरान अनुरक्षण कार्य के लिए कार्यक्रम बनाएगा और उसकी व्यवस्था करेगा,

2. यह देखेगा कि उसके भारसाधन वाली पूरी लाइन या संकर्म का अनुरक्षण दक्षतापूर्वक किया जाता है, और

3. रेलपथ या संकर्म में होने वाली उन सभी दुर्घटनाओं या खराबियों की जिसमें वह समक्षाता है कि रेलगाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा पड़ सकती है, रिपोर्ट भारसाधक इंजीनियर को तत्परता से करेगा और साथ ही दुर्घटना को रोकने के लिए सभी आवश्यक कार्यवाही करेगा ।

9.3 सामान की देखभाल

प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक अपने भारसाधन वाली सभी रेलवुमियों, स्लीपरों और अन्य सामान की सुरक्षा का प्रबंध करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि इनमें से जो भी सामान बस्तुतः काम में नहीं आ रहा है उसे ट्रैक बैड से हटा लिया गया है जिससे कि रेलगाड़ियों के परिचालन में बाधा न पड़े ।

9.4 रेलपथ और संकर्म का निरीक्षण

1. रेलपथ के प्रत्येक भाग का निरीक्षण, विशेष अनुदेशों के अनुसार इस निमित्त नियुक्त किसी भूमिगत रेल सेवक द्वारा प्रतिदिन पैदल किया जाएगा ।

2. सभी संकर्मों का जिसके अन्तर्गत सिग्नल और संयोजन गियर, कांटे और कैंचियां, तृतीय रेल और रेलगाड़ियों की सुरक्षा और प्रचालन पर प्रभाव हालने वाले इन्हें उपस्टर की विशेष अनुदेशों के अनुसार नियमित रूप से निरीक्षण किया जाएगा ।

9.5 रेलगाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले कार्य

1. कोई भी गैंग किसी ऐसे कार्य को, रेलपथ या संकर्म निरीक्षक या विशेष अनुदेशों द्वारा इस निमित्त नियन्त्रित सक्षम भूमिगत रेल सेवक की पूर्व अनुज्ञा के दिना यारंभ या तिपार्दित नहीं करेगा जिसमें रेल गाड़ियों या यातायात को चारा हो और ऐसी अनुज्ञा देने वाला भूमिगत रेल सेवक ऐसे कार्य के अधीक्षण के लिए स्वतं उपस्थित रहेगा।

2. जहां उपलियम (1) के ग्रन्थीन मर्जन में कोई निगनल या विद्युत गियर अन्तर्वलित है वहां कार्य होने की व्यवधि के दौरान तंत्रिकित विभाग के सक्षम प्रतिनिधि की उपस्थिति वी व्यवस्था की जाएगी।

3. यदि आवश्यक हो तो, विशेष अनुदेशों के अनुसार कर्मचारिंद्र की सुरक्षा के लिए कर्षण विद्युत धारा को बंद कर दिया जाएगा।

9.6 ट्रैक और संरचना की आपातनालीन मरम्मत

यदि किसी स्रोत से संरचना या ट्रैक को नुकसान होने की रिपोर्ट प्राप्त होती है जिसमें रेलगाड़ियों के निरापद प्रवानन के लिए तुरन्त ध्यान देना अपेक्षित है, यदि कार्य को यातायात समय के दौरान करना है, तो, यातायात नियन्त्रक—

- (क) प्रभावित सेक्षणों पर रेलगाड़ी सेवा को बन्द करने के आदेश देगा,
- (ख) संबंधित रेलपथ या संकर्म निरीक्षक को घटनाव्यवहर पर जाने की सूचना देगा,
- (ग) कार्य प्रारंभ होने के पूर्व प्रभावित भाग पर कर्षण विद्युत धारा को बंद करवाएगा, और
- (घ) सक्षम इंजीनियरी अधिकारी द्वारा संबंधित संरचना या ट्रैक पर काम करने और उसे ट्रैक (फिट) का प्रमाण-पत्र दिए जाने के बाद विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रभावित सेवन पर रेलगाड़ी सेवाएं पुनः चालू की जाएंगी।

9.7 लाइन में बाधा डालने वाली संक्रियाएं प्रारंभ करने से पहले पूर्वविद्यानी

रेलपथ या संकर्म पर नियोजित कोई भी वित्त तय तरु कोई पटरी (रेल) नहीं बदलेगा, काटों या सिंगलों का कटने तक नहीं काटेगा या लाइन को बाधा पहुंचने वाली कोई अन्य संक्रिया प्रारंभ नहीं करेगा जब तक—

- (क) विशेष अनुदेशों के अनुसार प्राविष्टि इंजीनियरी अधिकारी द्वारा यातायात नियन्त्रक से ट्रैक का रुक्षा न ले लिया गया हो,
- (ख) कर्मचारियों के लिए सुरक्षित पूर्वविद्यानी न बरती गई हों,
- (ग) आरासाधक इंजीनियरी पदधारी ने जो स्थल पर कार्य कर अधीक्षण कर रखा है, वह सुनिश्चित न करनिया हो कि आवश्यकतानुसार कर्षण विद्युत धारा को बंद कर दिया गया है, और
- (घ) कार्य स्थल को विशेष अनुदेशों के अनुसार संरक्षित न कर लिया गया हो।

9.8 रेलगाड़ियों की गति को नियन्त्रित करने के लिए निगनल दिखाना

जब कभी लाइन की मरम्मत या किसी नव्य इवरोध के कारण चालक मोटररैम को यह बताना आवश्यक हो कि रेलगाड़ी रोकना है या नियन्त्रित गति से रेलगाड़ी बढ़ाना है—

- (क) यातायात के लिए दोनों दिशाओं में विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित आकार-अकार के वैतावरी बोई भूमिगत रोक और आगे बढ़ो बोई या गति सूचक की व्यवस्था वी जाएगी।
- (ख) आगे वाली रेलगाड़ी के चालक मोटररैम को, निराजन और उसके अधीनों के बारे में उसे सूनित करते हुए यातायात आदेश दिया जाएगा।

9.9 प्रत्येक गैंग का गैंगमैट

प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक यह समाधान कर लेगा कि उसकी आरासाधक वाली पूरी लाइन पर नियोजित प्रत्येक गैंग एक सक्षम गैंगमैट है।

9.10 सिंगलों और रेल के उपकर की जानकारी

प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक यह सुनिश्चित करेगा कि—

- (क) उसके अधीन नियोजित प्रत्येक गैंगमैट और गैंगमैट को हैंड सिंगलों की नहीं-सही जानकारी है, और
- (ख) उसकी पूरी लाइन पर नियोजित प्रत्येक गैंग को विशेष अनुदेशों के अधीन व्यवधित अन्य ग्रीजारों या उपकरणों के अतिरिक्त एक रेलपथ गेज और दो हैंड सिंगल बत्तियां दी गई हैं।

9.11 मेजों, सिंगलों, ग्रीजारों और उपकरणों का निरीक्षण

- (1) प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक प्रत्येक मास में कम से कम एक बार सा. नि. 9.10 (ख) के अधीन उसके अधीन के गैंगों को दिए गए रेलपथ मेजों, हैंड सिंगल बत्तियां, ग्रीजारों और उपकरणों का निरीक्षण करेगा।
- (2) वह यह भी देखेगा कि यदि कोई वस्तु खराब है या खो गई है तो उसके स्थान पर दूसरी ले ली गई है।

9.12 लाइन की सुरक्षा के बारे में गैंगमैट की जिम्मेदारी प्रत्येक गैंगमैट—

- (क) यह सुनिश्चित करेगा कि उसकी पूरी लाइन रेलगाड़ियों के यात्रियों के लिए सुरक्षित रखी गई है,
- (ख) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गैंग को दिए गए हैंड सिंगल, ग्रीजार और उपकरण चालू हालत में हैं और तुरन्त उपयोग किए जा सकते हैं, और
- (ग) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गैंग के सभी आदमियों को हैंड सिंगलों की सही-सही जानकारी है।

कांटे या कंचियां लगाना या हटाना

9.13 आपान स्थिति के मिवाय, कोई भी भूमिगत रेल सेवक प्रवालित लाइन में कोई कांटा या कंचियां नहीं लगाएगा न उससे हटाएगा। मैटरियल ट्रालियों और लारियों का प्रवालन

- (1) मैटोरियल ट्राली वह यान है जिससे चार से अनधिक व्यक्ति लाइन से उठा सकते हैं। उसी प्रकार के किन्तु भारी यान को लारी समझा जाएगा। जब किसी मैटोरियल ट्राली में रेलपथ का सामान या कोई अन्य भारी सामान लावा जाता है, तो उसे भी लारी समझा जाएगा।

(2) प्रत्येक ट्राली या लारी में निम्नलिखित उपस्कर होंगे—

- (क) चार हैंड सिंगल बत्तियां,
- (ख) एक जंबीर और एक पैड लाइ,
- (ग) अन्य ऐसी वस्तुएं, जो भूमिगत रेल प्रवालन इस निमित्त दिनिदिप्त करे।
- (3) ऐसी नेटिलिया ट्राली या यानों को, जिन्हें लाइन से उठाया जा सकता है, जैसे घकेलने वाली ट्राली, मोटर लारी और मोटर ट्रालियों को एकल काउंटर युक्त वाले सेक्षण पर चलाने के लिए अनुमति नहीं दिया जाएगा, किन्तु ड्रिंग लारी को विशेष अनुदेशों के अधीन प्रवालन के लिए अनुमति दिया जा सकता।

4. (क) इस निमित्त विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत किसी अहित भारतीय इंजीनियरी पदधारी (रेलपथ या विद्युत या मिगनल) के पर्योग के अधीन के सिवाय किसी भी लारी या मेटीरियल ट्राली को लाईन पर नहीं लगाया जाएगा।

(ख) ऐसा भारतीय पदधारी स्थल पर उस समय उपस्थित रहेगा जब उसका उपयोग किया जाता है और वह उसकी उचित संरक्षा और उपयोग में लाए जाने के बाद लाईन से हटाने के लिए वैयक्तिक रूप से जिम्मेदार होगा।

5. कोई लारी या मेटीरियल ट्राली सामान्यतः यातायात इतर समय के दौरान और स्पष्ट दृश्यता होने पर ही चलाई जाएगी।

6. किसी मेटीरियल ट्राली या लारी को प्रचालित लाईन पर तब तक नहीं लगाया जाएगा, जब तक—

(क) कर्णण विद्युत (पावर) नियन्त्रक यह पुष्ट न कर दे कि सेक्षण की कर्णण विद्युत धारा बंद कर दी गई है, और

(ख) यातायात समय के दौरान उस सेक्षण के ट्रैक का कब्जा भारतीय इंजीनियरी पदधारी द्वारा ले लिया गया है।

(ग) मेटीरियल ट्रालियों या लारियों को, जब उनका उपयोग किया जा रहा हो, विना देख-रेख के नहीं छोड़ा जाएगा, जब तक कि उन्हे समुचित रूप से सुरक्षित न कर दिया जाए।

(घ) यातायात समय के दौरान मेटीरियल ट्रालियों और लारियों की संरक्षा दोनों ओर में से किसी व्यक्ति द्वारा कम से कम 400 मीटर की दूरी से बतारे का हैड गिगनल दिखा कर की जाएगी, ऐसे सभी सामग्री में, जहाँ व्यक्ति को दोनों ओर में से किसी ओर से लारी या ट्राली दिखाई नहीं देनी है, वहाँ शतरिक व्यक्ति को सिगनल दिखाने के लिए बीच में रखा जाएगा।

(ङ) लारियों और मेटीरियल ट्रालियों की संरक्षा तब तक नहीं हटायी जाएगी जब तक भारतीय पदधारी उसे हटाने का आदेश न दे।

7. कार्य समाप्त होने पर, भारतीय इंजीनियरी पदधारी निकटतम स्टेशन मास्टर को निलिन प्रमाण पत्र जारी करेगा कि मेटीरियल ट्राली/लारी लाईन से हटा ली गई है और उन्हे सुरक्षित कर दिया गया है, लाईन सभी अवरोधों से मुक्त है, और सूतीय रेल सीधे (शर्ड रेल ल्लाईनमेंट) पर कोई ऐसे अंजाम उपकरण, तार आदि नहीं हैं जो स्थल पर काष लाए गए हों सेक्षण में कोई कर्मचारी काम नहीं कर रहा है और ट्रैक रेलगाड़ी सेवाएं पुनः चालू करने के लिए सुरक्षित हैं, और सुरक्षा प्रमाण पत्र के प्राप्त होने पर, यातायात नियंत्रक कर्णण विद्युत धारा को चालू करने और रेलगाड़ी सेवाओं को पुनः चालू करने की अनुमति देगा।

8. जब कोई लारी या मेटीरियल ट्राली उपयोग में नहीं लाई जा रही है तो उसे लाईन से हटा कर सुरक्षित स्थान में रखा जाएगा।

9. मेटीरियल ट्रालियों और लारियों का उपयोग केवल रेलपथ के सामान और अन्य सामान होने के लिए किया जाएगा। उनका उपयोग किसी अन्य प्रयोजन के लिए नहीं किया जाएगा।

10. किसी मेटीरियल ट्राली या लारी को लाईन से हटाने के पश्चात दृश्यती पर स्टेशन मास्टर नाहीं सेक्षण के किसी भी सिरे पर हो, यदि आवश्यक हो, विशेष अनुदेशों में अधिकारित प्रक्रिया के अनुसार, पुनः सैट करने की युक्ति का प्रयोग करके

सेक्षण के एकसल काउंटर को सामान्य रूप में प्रत्यावर्तित कर सकेगा।

अध्याय-10

विद्युत प्रदाय और कर्णण विद्युत धारा की व्यवस्था

विद्युत रेल पथ और संकर्म का नियंत्रण

10.1 विद्युत रेल पथ और संकर्म का नियंत्रण इस प्रयोजन के लिए नामित पदधारियों द्वारा उनके प्रनुदेशों के अनुसार और उन्हें संैचेषणित कर्तव्यों के अनुसार नियमित रूप से किया जाएगा।

विद्युत उपस्कर के सभीप या उनसे संबंधित कार्य करने की अनुमति

10.2 (1) विद्युत उपस्कर के सभीप या उनसे संबंधित किसी भाग में कार्य केवल अहित भूमिगत रेल सेवकों, द्वारा किए जाएंगे।

2. उपनियम (1) के अधीन कोई भी संकर्म तब तक प्रारंभ नहीं किया जाएगा जब तक कोई प्राधिकृत विद्युत से संबंधित व्यक्ति कार्य करने की अनुमति नहीं देता और उसके अतिरिक्त, विद्युत शाखा के किसी अहित प्रतिनिधि को नामित नहीं करता। यदि आवश्यक हो तो इस नियमित अनुदेशों के अनुसार प्रावश्यक सुरक्षा और मार्गदर्शन सुनिश्चित करने के लिए उसे कार्य स्थल पर उपलब्ध होना चाहिए।

3. प्राधिकृत विद्युत से संबंधित व्यक्ति कर्णण विद्युत नियंत्रक की जानकारी और सम्पत्ति के बिना कार्य करने की ऐसी अनुशा जारी नहीं करेगा। जब रेलगाड़ियों का संचलन प्रभावित होता है तब कर्णण विद्युत नियंत्रक यातायात नियंत्रक को भी सूचित करेगा।

कर्मचारियों और जनता को चेतावनी

10.3 सभी विद्युत उपस्करों को सदैव विद्युतमय समझा जाएगा और इसके परिणामस्वरूप उन दशाओं के सिवाय और उन्हें छोड़ कर, मानव जीवन के लिए खतरनाक समझा जाएगा, जिनमें विद्युत उपस्कर को, इस नियमित अनुदेशों के अनुसार विशेष रूप से नियंत्रित कर दिया गया है। कर्मचारियों और जनता द्वारा सम्यक सावधानी बरती जाने के लिए सावधानी संबंधित हृचनाएं सभी असुरक्षित स्थानों के सभीप प्रमुख रूप से लगाई जाएंगी।

कर्णण विद्युत धारा को 'बंद' करना

10.4 (1) कर्णण विद्युत धारा सामान्यतया चालू रहेगी जब तक कि मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस बाबत जारी किए गए अनुदेशों के अनुसार आपात के कारण या किसी अन्य प्रयोजन के लिए उसे 'बन्द' नहीं कर दिया जाता।

2. जब तृतीय रेल सेक्षण के किसी विशिष्ट भाग में आपात स्थिति में यातायात समय के दौरान कर्णण विद्युतधारा को बंद करना आवश्यक हो जाए जब कि सेक्षण के ग्रन्थ भाग में 'चालू' रहे तो उसे तब तक 'बंद' नहीं किया जाएगा जब तक कि—

(क) कर्णण विद्युत नियंत्रक, विद्युत से संबंधित प्राधिकृत व्यक्ति से यह आश्वासन प्राप्त नहीं कर लिया गया है कि पृथक्करण यथा विनिर्दिष्ट रूप में किया गया है,

(ख) यातायात नियंत्रक को सूचित नहीं कर दिया गया है, और

(ग) कर्णण विद्युत नियंत्रक संदेश द्वारा सभी संबंधित भूमिगत रेल सेवकों को यह सुनिश्चित करने के लिए सूचित नहीं कर दिया है कि प्रभावित सेक्षण में अब कोई रेलगाड़ी संचलन नहीं है।

कर्षण विद्युत धारा को चालू (स्विच मैन) करना

10.5 1. यदि कर्षण विद्युत धारा बंद कर दी गई है तो मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस निमित जारी किए गए अनुदेशों के अनुसार विद्युत धारा को चालू कर दिया जाएगा।

2. विद्युत धारा को चालू करने से पहले कर्षण शक्ति नियंत्रक यातायात नियंत्रक की अनुमति लेगा।

3. इन सभी मामलों में जिनमें किसी प्रयोजन के लिए ट्रैक का कम्बा ले लिया गया है, यातायात नियंत्रक, उपनियम (2) के अधीन उक्त अनुक्रा, संविधित भारतावाह इंजीनियरी पदधारी से यह प्रमाणपत्र प्राप्त करने के पश्चात देगा कि परिचालित नार्टन सुरक्षा और अवरोधों से मुक्त है।

(4) यातायात पुनः आरंभ करने से पूर्व यातायात नियंत्रक कर्षण शक्ति नियंत्रक से यह पुष्टि कर देगा कि तृनींग रेल सुरक्षित है और विद्युत 'चालू' कर दी गई है।

5. सेवण में पांचेंदी कार्य करने के लिए नामित भारताधारक इंजीनियरी पदधारी विशेष अनुदेशों के अधीन प्रक्रिया के अनुपालन करने के पश्चात् उप नियम (3) के अधीन एक प्रमाण पत्र जारी करेगा।

वे आपात स्थितियां, जब कर्षण विद्युत धारा को आनंद उन्न कर दिया जाएः

10.6 सामारण नियम 10.4 के उल्लंघनों के होने हुए भी, निम्नलिखित परिस्थितियों में—

(क) गंभीर चाप (आकिंग) और संतयो (फ्लूरिंग) को रोकने के लिए,

(ख) अप्रायिक परिस्थितियों में रेलगाड़ी को रोकने के लिए,

(ग) जब बाह का पानी मुख्य नाले से ऊपर बहने लगे,

कर्षण विद्युत धारा थो सम्म रूमरिंगियों द्वारा, अतिशीघ्र कार्य करने वाले साधनों से 'बंद' कर दिया जाएगा और इस संबंध में उप व्यक्ति द्वारा जिसने यह किया है, अपना परिचय देते हुए कर्षण विद्युत (पावर) नियंत्रक को सूचित किया जाएगा वही व्यक्ति जब 'बंद' किए जाने का कारण समाप्त हो जाए, कर्षण विद्युत नियंत्रक से मम्पक करेगा और कर्षण विद्युत पुनः स्थापित करने के बारे में उन्हें सूचित करेगा।

तृतीय रेल या उसके किसी सहयुक्त उपस्करण पर कार्य

10.7 मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस निमित जारी किए अनुदेशों के अनुसार सिवाय तृतीय रेल या उसके सहयुक्त उपस्करण या 2 मीटर के अन्तर के इलाकों में कोई भी कार्य नहीं किया जाएगा।

लाईन पर रेलगाड़ी मनुक्षण कार्य

10.8 जब किसी ऐसी रेलगाड़ी पर कोई कार्य करना आवश्यक है जिसमें तृतीय रेल में 2 मीटर के अन्दर काम कर रहे व्यक्ति अन्तर्वैतित हैं, तो ऐसे काम भूमिगत रेल मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस निमित जारी किए गए अनुदेशों के अनुसार समुचित सुरक्षा प्रविधियों के साथ किए जाएंगे।

[नं० 83/एसटी /पी/ सी 40 (जिल्द -II)

एस. कै. खना, निदेशक
(मेप्टो एवं कोचिंग)]

MINISTRY OF TRANSPORT

(Department of Railways)

(Railway Board)

New Delhi, the 25th April, 1986

No. 83|MTP|C|40

RESOLUTION

1. General Rules for working of the Metro Railway, Calcutta, to be used for the public carriage of passengers have been revised and incorporated in the various Chapters of Calcutta Metro Railway (Temporary Provisions) General Rules, 1986, in supersession of Calcutta Metro Railway (Temporary Provisions) General Rules, 1984.

2. The Metro Railway system has been introduced for the first time in India has several widely different features from Open-Line Railways. Therefore, General Rules for Metro Railway, Calcutta, have to be different in many respects from General Rules for Indian Railways (Open Lines), 1976.

3. These revised rules shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

4. The rules shall be modified, amended, enlarged or replaced by new set of rules as required.

Order.—Ordered that this Resolution, with its enclosures, be published under a Notification in the Official Gazette as required by Section 47 of Indian Railways Act 1890 (IX of 1890) read with section 18 of the Calcutta Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provisions Act, 1985, and in supersession of the Indian Railways (Open Lines) General Rules, 1976, in so far as they relate to the Calcutta Metro Railway and that a copy thereof be kept open for inspection at Metro Railway stations as directed by sub-section (6) of Section 47 of Indian Railways Act read with section 18 of the Calcutta Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provisions Act, 1985, also that a copy of Resolution and of its enclosures be communicated to the Governments, Administrations and Officers noted below for information.

(R. P. SINGH)
Member Traffic, Railway Board
& Ex-officio Secretary to
Government of India

CALCUTTA METRO RAILWAY
 (Temporary Provisions)
GENERAL RULES
 1986
FOR THE GUIDANCE OF METRO RAILWAY SERVANTS

MINISTRY OF TRANSPORT
 (Department of Railways)
 (Railway Board)

New Delhi, the 25th April, 1986

NOTIFICATION

G.S.R. 680(E).—In exercise of the powers conferred by section 47 of the Indian Railways Act, 1890 (9 of 1890) read with section 18 of the Calcutta Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provisions Act, 1985 (10 of 1985) and in supersession of the Calcutta Metro Railway (Temporary Provisions) General Rules, 1984, the Central Government hereby makes the following rules, namely :—

CHAPTER I

PRELIMINARY

1.1 Short title and commencement.—(1) These rules may be called the Calcutta Metro Railway (Temporary Provisions) General Rules 1986.

(2) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

1.2 Definitions.—In these rules, unless the context otherwise requires,—

(1) “Act” means the Calcutta Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provisions Act, 1985 (10 of 1985).

(2) “adequate distance” means the distance sufficient to ensure safety;

(3) “approach lighting” means an arrangement in which the lighting of signals is controlled automatically by the approach of a train;

(4) “approved special instructions” means special instructions approved or laid down by the Commissioner;

(5) “authorised electrical person” means any person who is duly authorised to perform specific work on the electrical equipment or circuitry, the authorisation being done by an officer of the Metro Railway Administration empowered for this purpose;

(6) “authorised officer” means a person who is duly empowered by general or special order of the Metro Railway Administration,

either by name or by virtue of his office, to issue instructions or to do any other thing;

(7) “authority to proceed” means the authority given to the driving motorman of the train, under the system of working, to enter the block section with his train.

(8) “auxiliary substation” means a substation where equipment are provided for conversion of high voltage AC to 415/230 Volts AC.

(9) “axle counter” means an electrical device which, when provided at two given points on the track, proves, by “counting axles in” and “counting axles out”, whether the section of the track between the said two points is clear or occupied.

(10) “block back” means to despatch a message from a block station to the block station immediately in rear that the block section is obstructed or is to be obstructed.

(11) “block forward” means to despatch a message from a block station to the block station immediately in advance the fact that the block section is advance is obstructed or is to be obstructed.

(12) “block section” means that portion of the running line between block stations as specified by special instructions on to which no running train may enter, until permission to approach has been received from the block station at the other end of the block section;

(13) “bond” means connections for electrical continuity in the running rail for traction return current or for signalling track circuit;

(14) “braking distance” means the distance required by a train to stop under normal braking conditions, taking into account the track gradient, the train-weight and its speed;

(15) “calender day” means the period from midnight to midnight;

(16) “car shed” means an area where Metro Railway trains and coaches are berthed either for repair or for any other attention including stabling.

(17) “centralised traffic control” means a system by which the working of trains over a route, to which the system applies, is governed by fixed signals remotely controlled from a designated place;

(18) “centralised traffic control operator” means the person on duty who is for the time being responsible for the operation of centralised traffic control system;

(19) "circuit" means an arrangement of conductors and electrical apparatus connected to a source of electric supply ;

(20) "circuit main earth" means any earth, whether portable or integral with the equipment, which is applied prior to the issue of a "permit-to-work" ;

(21) "competent metro railway servant" means a metro railway servant duly qualified and nominated to undertake and perform the duties entrusted to him ;

(22) "conducting motorman" means a competent metro railway servant in charge for the time being, of a train (in the rear cab) and includes the second motorman or any other competent metro railway servant who may perform duties of the conducting motorman

(23) "control office" means the organisation in overall charge of controlling the movement of trains and includes Central Control and Area Control.

(24) "connections", when used with reference to a running line, means the points and crossings or other appliances used to connect such line with other lines or to cross it;

(25) "day and night" means the period from sunrise to sunset and vice versa .

(26) "direction of traffic" means the direction for which the line is signalled.

(27) "driving motorman" means the train driver or any other competent metro railway servant in charge, for the time being, of driving a train ;

(28) "earth" means the general mass of the earth and any conductor in direct electrical connection with it ;

(29) "earthing" means connected to the general mass of earth in such a manner as will ensure at all times an immediate discharge of electrical energy without danger ;

(30) "electrical communication instrument" means a telephone ;

(31) "electrical way and works" means the traction installations including third rail and other connected works provided on the metro railway ;

(32) "facing and trailing points", points are facing or trailing in accordance with the direction a train or vehicle moves over them. Points are said to be facing points when by their operation a train approaching them can be directly diverted from the line upon which it is running ;

(33) "flagman" means a metro railway servant conversant with hand signalling and operation of points and signals posted to assist the station master ;

(34) "fixed signal" means a signal of a fixed location controlling the movement of trains and forming part of the normal signalling system ;

(35) "fouling mark" means the mark at which the infringement of fixed Standard Dimensions occurs where two lines cross or join one another ;

(36) "gangman" means a metro railway servant employed on permanent way or work connected therewith ;

(37) "gangmate" means the person in charge of gang of workmen employed on permanent way or work connected therewith ;

(38) "headway" means the time interval between trains ;

(39) "inspector of way or works" means any inspector or assistant inspector responsible for the construction or maintenance of permanent way, points and signals, underground box structure, surface structure, bridges or other works connected therewith ;

(40) "interlocking" means an arrangement of signals, points and other appliances, operated from a panel or lever frame, so interconnected by mechanical or electrical locking or both that their operation must take place in proper sequence to ensure safety ;

(41) "isolate" means to disconnect from all sources of electric supply ;

(42) "isolation" means an arrangement secured by the setting of points, or other approved means, to protect the line so isolated from the danger of obstruction from other connected line or lines.

(43) "jumper cable" means a cable provided with clips for use as a temporary electrical connection to bridge a gap e.g. in a running rail cable or pipe ;

(44) "live" means electrically charged ;

(45) "non-traffic hours" means the period between the times of running of the last passenger train at night and the first passenger train the following morning ;

(46) "obstruction" and its cognate expressions includes a train, vehicle or obstacle on or fouling a line or any condition which is dangerous to trains ;

(47) "open circuit" means the condition when a circuit is incomplete by the opening of a switch or otherwise thus preventing electric current from flowing .

(48) "passenger train" means a train intended solely or mainly for carriage of passengers ;

(49) "permission to approach" means the permission given from a block station to a block station in rear for a train to leave the latter and approach the former;

(50) "point and trap indicators" are not signals, but are appliances fitted to and working with points to indicate the position in which they are set;

(51) "radio telephone" means a wireless telephone communication system between the cab of the train and the control.

(52) "receiving substation" means a sub-station where 33 kilo volt AC supply is received and transformed to 11 kilo volts AC;

(53) "rectifier" means an apparatus for conversion of alternating current into direct current;

(54) "rolling stock supervisor" means a metro railway servant duly qualified to examine train and certify their fitness for safe running and includes any other metro railway servant who may for the time being be performing the duties of a rolling stock supervisor;

(55) "running line" means the line used for running trains through and between stations and includes connections if any, used by a train when entering or leaving stations;

(56) "running train" means a train which has started but has not completed its journey;

(57) "section gap" means the gap between the lengths of third rail fed by two different feeders;

(58) "short circuit" means a fault condition in the circuit arising from the introduction of a path of low resistance to electric current;

(59) "shunting" means the movement of a coach or coaches with or without traction motors or of any other self-propelled vehicle, for the purpose of attaching, detaching or transfer or for any other purpose;

(60) "special instructions" means instructions issued from time to time by the authorised officer in respect to particular cases or special circumstances;

(61) "specified" means specified by or under special instructions;

(62) "station" means any place on a line of the metro railway at which passenger traffic is dealt with;

(63) "station limits" means the limit of metro railway section which is under the administrative control of a station master as specified by special instructions;

(64) "station master" means the person on duty who is for the time being responsible for the working of the station and traffic within station limits, and includes the assistant station master or any person who is for the time being in independent charge of the working of signals and responsible for the working of trains under the system of working in force;

(65) "station section" means that portion of station limits at a block station which forms the boundary of the contiguous block section;

(66) "subsidiary rule" means a special instruction which is subservient to the general rule to which it relates and shall not be at variance with any general rule;

(67) "substation" means a building or area containing electrical equipment for reception and transmission of electrical energy;

(68) "system of working" means one or more of the systems specified in Chapter VII for the time being for the working of trains;

(69) "temporary earth" means an additional earth which is applied after the issue of a "permit-to-work" and which must be removed prior to the cancellation of the "permit-to-work";

(70) "third rail" means the rail on insulators laid by the side of the running rails by means of which electrical power is supplied to electric trains through current collectors;

(71) "track circuit" means an electrical circuit provided to detect the presence of a vehicle on a portion of track the rails of the track forming part of the circuit;

(72) "track feeder breaker" means a circuit breaker controlling the supply of 750 volts DC to the third rail equipment;

(73) "traffic controller" means a metro railway servant on duty provided with the system of speech communication who is for the time being responsible for regulating the working of traffic on a section of the metro railway;

(74) "traffic hours" means the period between the time of the start of the running of the first scheduled train in the morning and termination of the last scheduled train at night;

(75) "traction current" means the current drawn by an electric train at 750 volts DC for movement;

(76) "traction power controller" means a competent metro railway servant who is for the time being responsible for the control of power supply and operations appertaining thereto on the traction power distribution system of the metro railway;

(77) "traction power distribution system" means a power distribution system provided for traction purposes;

(78) "traction substation" means a substation where equipment are provided for converting AC to DC through rectifier transformer sets ;

(79) "train" means one or more units of four vestibuled coaches with driving cabs at either end or any self-propelled vehicle with or without a trailer, which cannot be readily lifted off the track ,

(80) "transformer" means a static apparatus for transforming and supplying alternating current at different voltage ;

(81) "two-aspect signalling" means a signalling arrangement in which signals display at any one time either of the two aspects.

1.3 All other words and expressions used in these rules and not defined but defined in the Act or the Construction Act, shall have the meanings respectively assigned to them in those Acts.

1.4 Classification of stations :—

(1) Stations in a metro railway shall, for the purpose of these rules, be divided into three categories, namely :—

- (a) terminal block stations, that is, the stations where the running lines terminate ;
- (b) intermediate block stations, that is, the stations where the running lines do not terminate ; and
- (c) non-block stations, that is, stations other than those specified in clauses (a) and (b).

(2) A driving motorman must obtain an authority to proceed from the stations specified in clauses (a) and (b) of sub-rule (1) under the system of working specified in Chapter VII.

CHAPTER—II

RULES APPLYING TO METRO RAILWAY SERVANTS GENERALLY

2.1 Supply of copies of rules.—The metro railway administration shall supply a copy of these rules and the amendments made thereto—

- (a) (i) to each station;
- (ii) to each maintenance shed; and
- (iii) to such other officers as may be specified.

- (b) to each metro railway servant on whom any definite responsibility has been placed by the said rules, or of such portions thereof as relate to his duties.

2.2 Upkeep of the copy of rules.—Every metro railway servant who has been supplied with a copy of these rules, shall —

- (a) have his copy readily available when on duty;
- (b) keep it posted with all amendments;
- (c) produce the same on demand by any of his superiors;
- (d) obtain a new copy from his superior in case his copy is lost or defaced; and
- (e) ensure that the staff Working under him are supplied with all amendments and that they also comply with the provisions of this rule.

2.3 Knowledge of rules.—Every metro railway servant shall—

- (a) be conversant with the rules relating to his duties and the metro railway administration shall ensure that he does so;
- (b) pass the specified examinations, if any;
- (c) satisfy himself that the staff working under him have complied with sub-rule (a) and (b); and
- (d) if necessary, explain to the staff working under him, the rules so far as these apply to them.

2.4 Assistance in observance of rules.—Every metro railway servant shall render assistance in carrying out these rules and report promptly any breach thereof, which may come to his notice, to his superior officer and other authority concerned.

2.5 Prevention of trespass, damage or loss :—

(1) Every metro railway servant shall be responsible for the security and protection of the property of the metro railway administration under his charge.

(2) Every metro railway servant shall endeavour to prevent—

- (a) trespass on metro railway premises;
- (b) theft damage or loss of metro railway property;
- (c) injury to himself and others, and
- (d) fire in metro railway.

2.6 Obedience to rules and orders:—Every metro railway servant shall observe and obey—

- (a) all rules and special instructions; and
- (b) all lawful orders given by his superiors.

2.7 Attendance for duty:—Every metro railway servant shall be in attendance for duty at such times and places and for such periods as may be fixed by the metro railway administration and shall also attend at any other time and place at which his services may be required.

2.8 Absence from duty:—(1) No metro railway servant shall, without the permission of his superior, absent himself from duty or alter his appointed hours of attendance or exchange duty with any other metro railway servant or leave his charge of duty unless properly relieved.

(2) If any metro railway servant, while on duty, desires to absent himself from duty on the ground of illness, he shall immediately report the matter to his superior and shall not leave his duty until a competent metro railway servant has been placed in charge thereof.

2.9 Taking alcoholic drink, sedative, narcotic, stimulant drug or preparation:—(1) while on duty no metro railway servant shall be in a state of intoxication or in a state in which, by reason of his having taken or used any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation, his capacity to perform his duties is impaired.

(2) No metro railway servant, directly connected with the working of trains, shall take or use any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation within eight hours before the commencement of his duty or take or use any such drink, drug or preparation when on duty.

2.10 Conduct of metro railway servants:—A metro railway servant shall—

- (a) wear the badge and uniform, as may be specified, and be neat and tidy in his appearance while on duty;
- (b) not wear any attire unsuitable for public appearance;
- (c) be prompt, civil and courteous;
- (d) not solicit or accept illegal gratification;
- (e) give all reasonable assistance and be careful to give correct information to the public;

(f) not read newspapers and publication other than those connected with his duties, or play radios or other gadgets while on duty;

(g) avoid any threatening gesture or behaviour or arguments as would tend to create adverse criticism of the metro railway administration.

(h) give his name and designation without hesitation when asked if his duties require him to contact the public; and

(i) conduct himself, whether on or after duty on metro railway so as to merit the confidence and respect of the public.

2.11 Duty for securing safety:—(1) Every metro railway servant shall—

(a) see that every exertion is made for ensuring the safety of the public;

(b) promptly report to his superior any concurrence affecting the safe or proper working of the metro railway which may come to his notice; and

(c) render on demand all possible assistance in the case of an accident or obstruction.

(2) Every metro railway servant who observes—

(a) any defective signal;

(b) any obstruction, failure or threatened failure of any part of the way or works;

(c) anything wrong with a train; or

(d) any unusual circumstances likely to interfere with the safe running of trains, or the safety of the public;

shall take such immediate steps, as the circumstances of the case may demand, to prevent accident, and where necessary, advise the traffic controller or the nearest station master by the quickest possible means.

CHAPTER III

SIGNALS

A. General Provisions

3.1 Signal—Signal is an indication given to a driving motorman or a conducting motorman for controlling the movement of his train in all cases except under approved special instructions.

3.2 Kinds of signals.—The signals to be used for controlling movement of trains on running lines, in car sheds and sidings shall be—

- (a) fixed signals; and

(b) hand signals

The aspects of fixed signal shall be the same by day and by night displayed by colour lights.

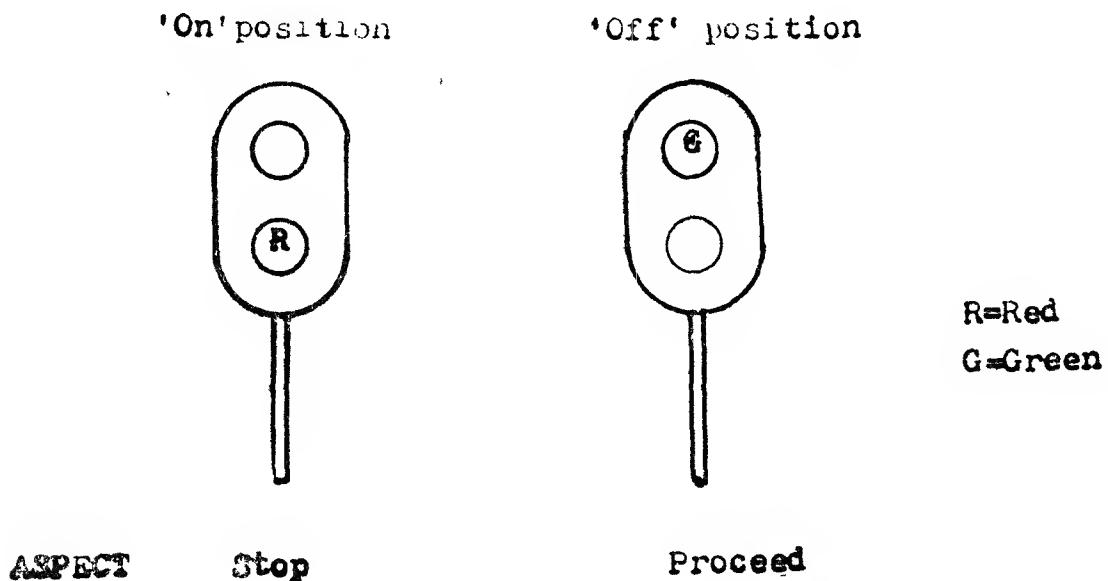
3.3 Placing of fixed signals.—A fixed signal shall be clearly visible to the driving motorman of trains approaching it and shall be placed immediately over or to the right or left side of the line to which it refers unless otherwise authorised by special instructions.

B. Description of fixed signal

3.4 Use of fixed signals.—Except under special instructions, the metro railway shall be equipped with fixed signals as specified in these rules.

3.5 Colour light stop signals.—(1) All stop signals on the metro railway shall be colour light signals with two aspects as explained in the figures below.

(2) Short range colour light signals shall be installed in tunnel sections, normally mounted at driving motorman's eye level.



3.6 Fixed stop signals for admission of approaching trains.—(1) A home signal shall be located outside all connections on the line to which it refers.

(2) Where necessary additional 'inner' home signal may be provided.

3.7 Fixed stop signals for departing trains.—(1) A starter signal shall be fixed at the limit beyond which no train may pass unless the driving motorman is given an authority to proceed under the system of working.

(2) A starter signal should be placed outside all connections to which it refers except at stations where block section commencement boards are provided.

(3) Shunting operation beyond the starter shall be carried out only in accordance with special instructions.

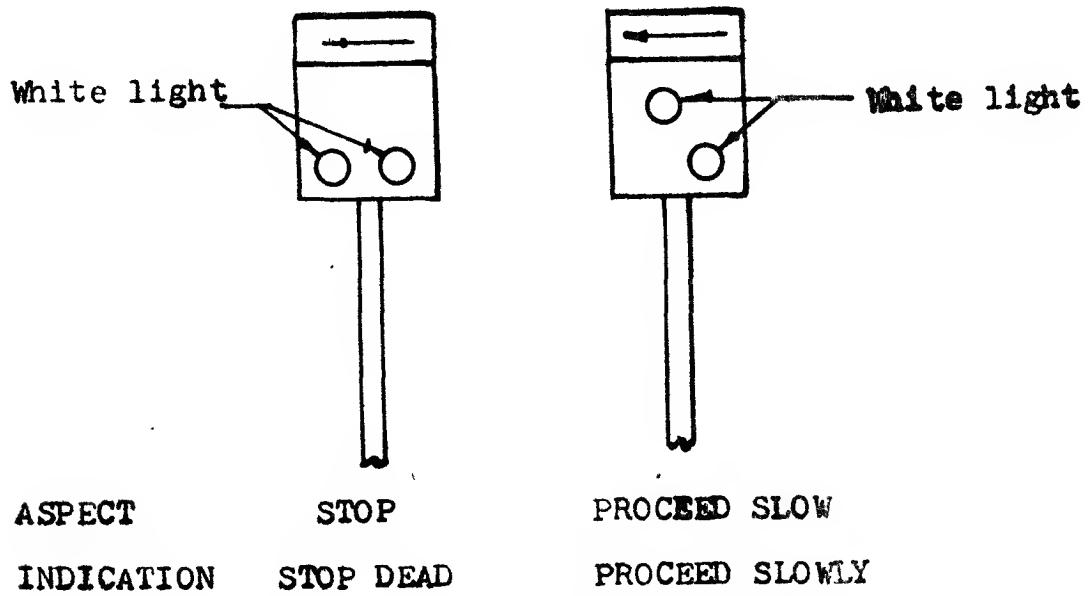
3.8 Combination of signals.—Under approved special instructions, a colour light home signal may be combined with the starter signal of a station in rear. When so combined, the arrangements shall be such that the combined signal shall display 'ON' aspect till conditions for taking 'Off' the starter have been fulfilled.

3.9 Placing of more than one signal on the same post.—Not more than one signal referring to trains moving in the same direction, whether on the same line or on separate lines, shall be placed on the same post, except for shunt signals.

3.10 Shunt signals.—(1) A shunt signal is a subsidiary signal for controlling shunting movements and shall be a position light type signal. It may be placed on a post by itself or below a stop signal other than home signal.

(2) The aspects and indications of a shunt signal are shown below :

'On' position 'Off' position



(3) More than one shunt signal may be placed on the post and when so placed, the top-most shunt signal shall apply to the extreme left hand line and the second from the top to the next line from the left and so on.

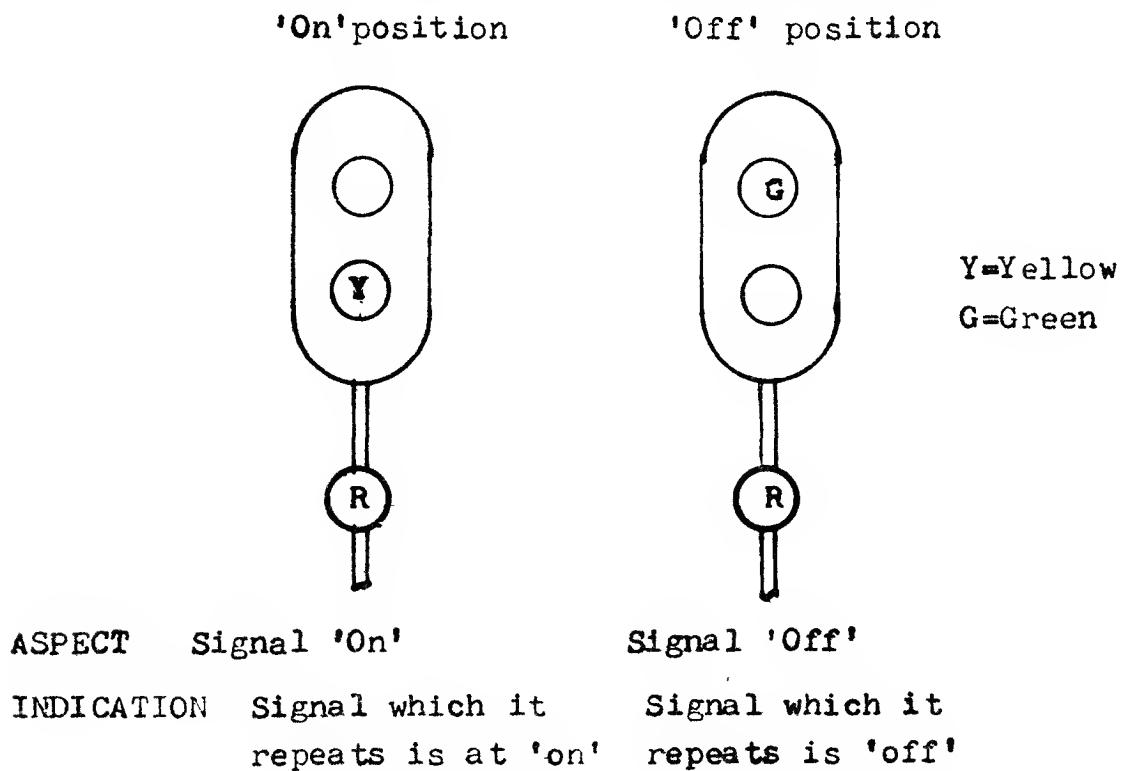
(4) A shunt signal placed below a stop signal shall show no light in 'ON' position.

(5) Where shunt signals are not provided, hand signals may be used for shunting.

3.11 Repeating signals.—(1) A signal placed in rear of the fixed signal for the purpose of repeating to the driving motorman of an approaching train the aspects of the fixed signal in advance is called repeating signal.

(2) A repeating signal shall be a colour light signal provided with a 'R' marker.

(3) The aspects and indications of a colour light repeating signal shall be as shown below :



3.12 Electric repeater.—The aspect of any fixed signal which cannot be seen from the place from which the signal is worked shall be repeated to such place by means of an electric repeater.

3.13 Point Indicator.—Point Indicator where provided shall show a miniature white light in both directions when the point is set for the straight and a miniature green light in both directions when the point is set for the turnout.

3.14 Signals out of use.—(1) when a fixed colour light signal is not in use, it shall be distinguished by two crossed bars, each bar being not less than 30 cms long and 10 cms wide.

(2) Signals not in use shall not be lit.

C. Equipment of signals

3.15 Obligation to provide fixed signals at stations.—Fixed signals as necessary shall be provided at block stations. On sections however where trains are worked on "One train only system" fixed signals as necessary or "Stop and proceed" boards in lieu thereof shall be provided in accordance with approved special instructions.

3.16 Minimum equipment of fixed signals at stations provided with two aspect signalling :

- (a) Home and starter signals shall be provided at intermediate block stations.
- (b) Home signal and starter signal in opposite direction shall be provided at a terminal block station.

3.17 Additional fixed signals provided at stations generally.—In addition to minimum equipment of signal prescribed in rule 3.16 above, such other fixed signals shall be provided at every station as may be necessary for the safe working of trains.

3.18 Commissioning of fixed signals.—Fixed signals shall not be brought into use until they have been passed by the Commissioner of Metro Railway as being sufficient to secure the safe working of trains.

3.19 Signals at non-block stations.—Signals may be dispensed with and trains may be stopped in such manner as authorised by special instructions.

D. Working of signals and points

3.20 Fixed signals generally.—(1) Every fixed signal shall be so constructed that in case of any type of failure, it shall remain at or return to its most restrictive aspect.

(2) A stop or shunt signal which has been taken "off" for a train shall not be placed "on" until the whole of the train has passed it, except—

- (a) in case of emergency, or
- (b) where the signal goes to 'on' aspect automatically by the passage of train, the control operating the signal shall not be restored to its normal position till the whole of the train has passed it,

(3) No fixed signal within station limits shall be taken 'off' without the permission of the Station Master or such person as may, for the time being, be in independent charge of the working of such signal.

3.21 Normal aspect of signals.—Unless otherwise authorised under approved special instructions, fixed signals shall always show their most restrictive aspect in normal position.

3.22 Points affecting movement of a train.—A signal shall not be taken 'off' for a train until—

- (a) all points over which the train will pass are correctly set and all concerned facing points locked, and
- (b) the line over which the train will pass is clear and free from obstructions.

3.23 Locking of facing points.—Facing points for passage of trains shall be either inter-locked or key-locked or shall be clamped and pad-locked.

3.24 Conditions for taking 'off' home signal.—(1) At all stations, the home signal shall not be taken 'off' until the train has been brought to a stop outside it unless the line is clear for an adequate distance beyond the starter, or at a terminal station adequate distance beyond the place at which the train is required to come to a stand.

(2) At terminal stations where adequate distance beyond the place where the trains normally come to a stand is not available, the home signal, or inner home signal, where provided, shall be taken 'off' after the train has first been brought to a stand outside it and the line is clear up to the place at which the train is required to come to a stand.

(3) The adequate distance referred to in sub-rule (1) shall not be less than 180 metres except under approved special instructions.

3.25 Conditions for taking 'off' starter signal.—(a) A starter signal shall not be taken 'off' for a train unless permission to approach has been received from the block station in advance.

(b) A starter signal shall not be taken 'off' for shunting purposes.

3.26 Lighting of signals.—(1) All fixed signals and indicators shall be kept lit throughout the day and night.

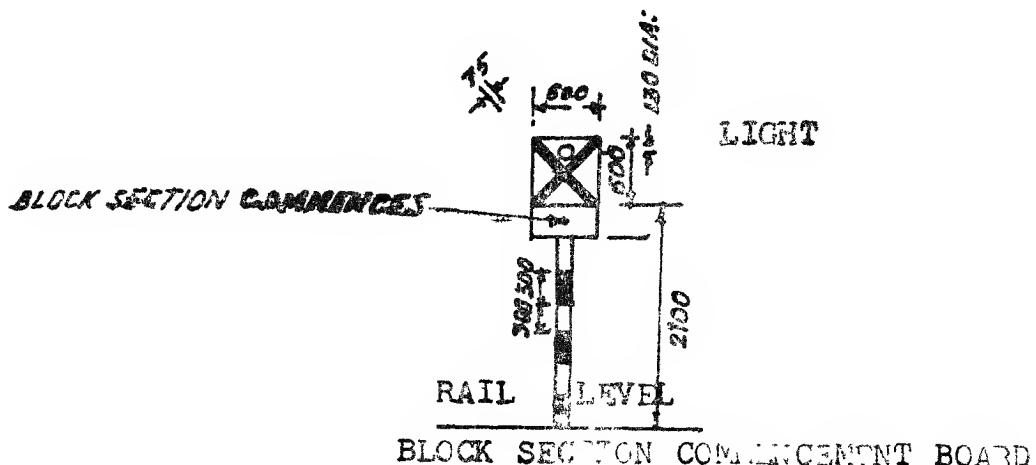
(2) sub-rule (1) shall not apply to approach lit signals.

3.27 Fixed Red Lights.—Fixed red lights shall be provided on terminal platform tracks, sidings and car shed tracks to indicate the farthest points beyond which no train or shunting movements may be permitted.

3.28 Stop Board.—Stop Board of specified design shall be provided on platform so as to be visible to the driving motorman of an approaching train, indicating the location where the train shall be brought to a stand for detraining and entraining of passengers.

3.29 Block Section Commencement board : Block Section Commencement Board is a board which when provided denotes the commencement of a

block section, and indicates the limit beyond which a train shall not proceed unless it has received the authority to proceed into the block section.



3.30 Traps and other points : The station master shall take steps to ensure that all traps and other points are set against the line which they are intended to isolate.

3.31 Points : (1) All points shall normally be set for straight except when otherwise authorised by special instructions.

(2) No metro railway servant shall interfere with any points, signals, or their fittings or any interlocking or other connecting gears for the purpose of effecting repairs, or for any other purpose except with the previous permission of the station master.

(3) The metro railway servant concerned with the operation of points and signals shall not, while on duty, leave the place of operation of points and signals under his charge except as authorised by special instructions.

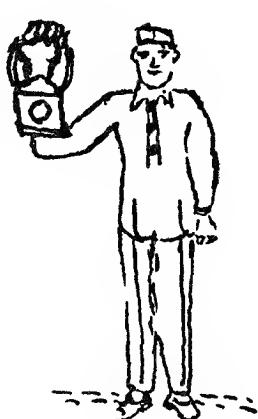
INDICATION :

(1) STOP DEAD

(1)

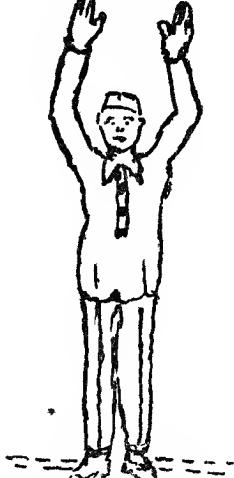
Display of Red Light

R



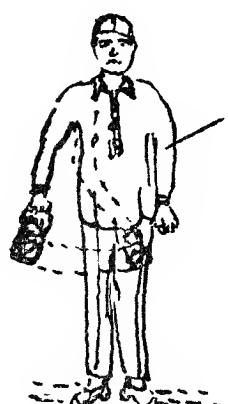
(2)

Raising of both arms



(3)

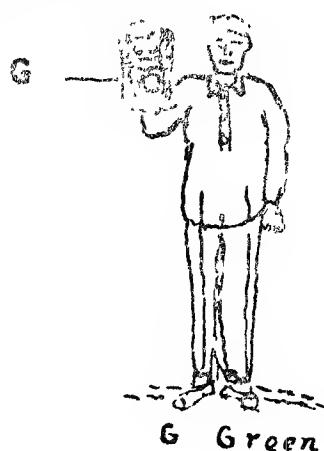
Waiving of white light violently



R - Red

(2) PROCEED

Display of green light steadily

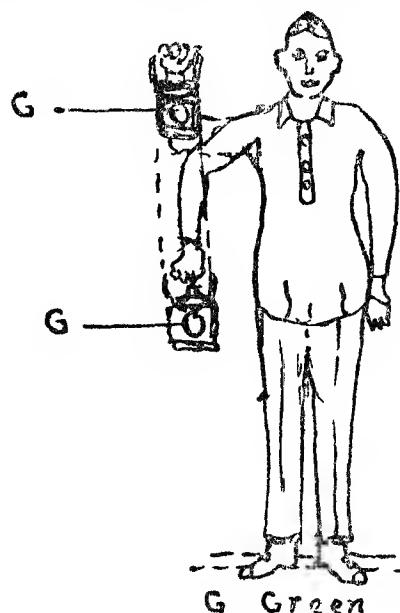


(3) PROCEED WITH

CAUTION.

Waiving of green light vertically Up and Down.

When the speed is to be reduced further, this signal shall be given at a slower and slower rate and when a stop is desired, the stop hand signal shall be shown.



3.34 Hand signals for shunting movements :

INDICATION:

- (1) To move away from the person signalling.
- (2) To move towards the person signalling.
- (3) To move slowly for coupling.
- (4) To stop again.

METHOD

By waiving green light slowly Up & Down.

By waving a green light from side to side across the body.

By holding a green light above the head and twisting the wrist.

By showing red signal.

3.35 Knowledge and possession of hand signal :
 (1) Every metro railway servant connected with the movement of trains, shunting operations, maintenance of installations and works of any nature affecting safety of trains shall have—

- (a) a correct knowledge of hand signals, and
- (b) the requisite hand signals in good working order with him and ready for immediate use while on duty.

(2) Every station master and other supervisory staff shall see that the staff under him concerned with use of hand signals are supplied with necessary hand signalling equipment and have a correct knowledge of their use.

3.36 Duties of station master generally when a signal is defective : (1) As soon as a station master becomes aware that any signal or indicator has

become defective or has ceased to work properly, he shall—

- (a) immediately arrange to place the signal at 'ON' position if it is not already in that position.
- (b) report occurrence to the traffic controller who shall inform metro railway servant responsible for the upkeep of the signals.

(2) When a station master receives information of any defect in a signal not within his station control limits, from a driving motorman or any other metro railway servant, he shall immediately inform the traffic controller who shall advise the signal maintenance staff and also the station master concerned.

(3) When the approach signal is defective, the station master shall—

- (a) advise the station in rear to caution the driving motorman of approaching trains,
- (b) inform the traffic controller on duty about the arrangements for receiving trains, and
- (c) after ensuring that the conditions for taking 'off' approach signal have been fulfilled, advise the traffic controller to permit the driving motorman of the approaching train on radio telephone to pass the defective signal in accordance with special instructions.

(4) When a departure signal is defective, the station Master, after ensuring that the conditions for taking 'off' starter signal have been fulfilled—

- (a) depute a flagman to hand over the written authority to proceed to the driving motorman and show hand signals for the train to start, and
- (b) keep the traffic controller informed about the defective signal.

3.37 Intimation to officials when defects remedied :—As soon as a defective signal has been put into good working order, the station master shall intimate the fact to the officials who were advised of its being defective.

3.38 Absence of a signal or a signal without light: (1) If (a) there is no signal at a place where it ordinarily exists, or

(b) the light of a signal is not burning when it should, or

(c) the aspect of a signal is misleading or imperfectly shown, or

(d) more than one aspect is displayed :

the driving motorman shall act as if the signal is showing its most restrictive aspect.

(2) At signals equipped with a 'R' marker, the driving motorman shall bring his train to a stand, if it does not show any light or show an imperfect aspect, and having satisfied himself that the signal is provided with a 'R' marker shall proceed preparing to stop it at the next stop signal and shall be guided further by its aspect.

3.39 Defective or damaged points : (1) whenever points, crossings, or check rails are defective or damaged, the metro railway staff in-charge of operation of points shall immediately arrange to report the circumstances to the station master.

(2) The station master on becoming aware of such defect or damage, shall—

- (a) inform the traffic controller about it, and arrange to have the defect rectified by the person responsible for its maintenance ;
- (b) personally ensure safe passage of trains, after clamping and padlocking of facing points, and
- (c) arrange to keep the signal or signals concerned at 'ON' position until the defect is rectified.

3.40 Duties of driving motorman in respect of signals : (1) The driving motorman shall be vigilant and cautious and pay attention to and obey every signal whether the cause of the signal being shown to him is known to him or not.

(2) When he notices any unsafe condition, he shall immediately bring his train to a stop and after informing the conducting motorman and the traffic controller, proceed exercising great caution so as to stop short of any obstruction. He shall report the incident in writing at the next station on arrival.

(3) Every driving motorman shall acquaint himself with the system of working, location of signals and other local conditions affecting the running of trains on the section over which he is required to work.

3.41 Duties of driving motorman when approach signal is 'ON' or defective—The driving motorman shall not pass such signals and :—

- (1) bring his train to stand,
- (2) contact the traffic controller on radio or emergency telephone seeking permission from the station master to pass the signal, and
- (3) proceed past such signal at a restricted speed after proper authorisation in accordance with special instructions.

3.42 Duties of driving motorman when departure signal is defective—The driving motorman shall not pass the starter in 'ON' position or a defective starter unless—

- (a) the train has been brought to a stop at the station,
- (b) a proper authority to proceed under the system of working is received by him, and
- (c) a proceed hand signal is given in accordance with special instructions.

3.43 Permission before entering a running line—No driving motorman shall take his train on any running line or cross it until he has obtained permission of the station master in the manner as may be specified and has satisfied himself that all correct signals have been shown.

3.44 Reporting of defects in signals.—Should a driving motorman observe that a signal light is imperfectly visible or partially obscured, he shall report the matter to the traffic controller on duty who shall take steps to inform the station master and also advise the persons concerned to get it rectified immediately.

CHAPTER IV

WORKING OF TRAINS GENERALLY

A. Timing.

4.1 Standard Time.—The working of trains between stations shall be regulated by the Indian Standard Time.

4.2 Adherence to advertised time.—No train carrying passengers shall be despatched from a station before the advertised time.

4.3 Setting watch.—Before a train starts from a terminal station, the conducting motorman shall set his watch by the station clock and communicate the time to the driving motorman who shall set his watch accordingly.

4.4 Supply of working time table.—(1) A copy of the working time table for the time being in force shall be supplied to each station, conducting motorman driving motorman, inspector of way or works and any other metro railway servant requiring the use of the working time table during the course of his duties.

(2) A copy of the said working time table, shall, on issue be supplied to the commissioner of metro railway.

4.5 Supply of Schedule of Standard Dimensions.—A copy of the Schedule of Standard Dimensions for the time being in force shall be supplied to each inspector of way or works and train examiner.

B. Speed of Trains Generally

4.6 Limits of speed generally.—(1) Every train shall be run within the limits of speed as may be specified for a section.

(2) The sectional speed and the permanent speed restrictions shall be shown in the working time table.

(3) The driving motorman shall regulate and control the running of the train on a section according to the time table and avoid either excessive speed or loss of time. The driving motorman shall observe all speed restrictions specified on a section.

(4) Whenever it is necessary to indicate to the driving motorman the locations where trains are run at a restricted speed or where trains have to come to stop dead and proceed due to the track being under repairs or due to any other cause, action shall be taken as specified under special instructions.

4.7 Limits of speed while running through stations.—(1) No train shall run through any station unless the line on which the train has to run has been isolated from all connected lines by proper setting of points and interlocking has been provided to maintain the conditions during the passage of the train.

(2) The speed of a train while running through a station shall not exceed the speed as may be specified.

4.8 Speed of trains over facing points.—(1) The speed of a train over an interlocked facing point shall be as specified.

(2) Speed of a train over a non-interlocked facing points, and cross over shall not exceed 15 kilometres per hour unless otherwise specified.

4.9 Trains pushing.—No train shall proceed pushing outside station limits except in emergency in accordance with special instructions and at a speed not exceeding 15 kilometres per hour.

C. Equipment of Trains and Train Staff

4.10 Head light and marker lights.—(1) All trains shall have an electric head light of approved design and in addition an electric white marker light in front.

(2) The electric head light on the train shall be switched 'OFF' and marker light switched 'ON' when the train is stationary at a station, and on such other occasions as may be specified.

(3) In case the head light of a train fails, the train shall run at a speed as may be specified.

4.11 Tail and parking lights.—(1) All trains shall have a red tail light in the rear.

(2) Within station limits or in depot sidings when stabled a train shall have red parking light in the rear and in the front unless otherwise specified.

4.12 Equipment of driving motorman and conducting motorman.—Each driving motorman and conducting motorman shall have with him while on duty with his train, the following equipment :

- (1) a copy of these rules;
- (2) a copy of the metro railway working time table;
- (3) a watch;
- (4) two pairs of such spectacles as he is required to wear under medical advice; and
- (5) such other articles as may be specified.

4.13 Manning of trains.—(1) (a) Except as otherwise provided by special instructions, no train shall be allowed to be in motion on any running line unless the leading cab is manned by a driving motorman and the rear cab by a conducting motorman.

(b) The driving motorman and the conducting motorman shall be persons duly qualified and in possession of a competency certificate to move or drive or conduct the train.

(2) If a driving motorman becomes incapacitated while the train is in motion the train shall be brought to a stand. The traffic controller on duty shall be informed by the driving motorman or the conducting motorman and action as specified shall be taken by all concerned.

(3) (a) In the event of the driving apparatus in the leading cab becoming defective, the train shall be driven upto the next station from the trailing driving cab by the conducting motorman. The driving motorman in the leading cab shall be responsible for application of emergency brake and safely conducting the train.

(b) Action to detrain the passengers at the next station, if required, clearance of the defective train from the running line and induction of another train for resumption of services shall be taken in accordance with procedures as specified.

D. Trains with Damaged or Defective Coaches

4.14 Examination of defective coaches.—(1) No train with a coach which has derailed or has been rendered defective shall be kept in service to run between stations until it has been examined and passed by a rolling stock supervisor.

(2) Where a coach has derailed between stations, the driving motorman shall not take the train after rerailment to the next station unless the coach has been examined and certified fit and accompanied by a rolling stock supervisor.

E. Precautions before Starting Trains

4.15 Duties of staff to examine notices before starting.—Every driving motorman and conducting motorman, after coming duty to work train, shall examine the notices issued for their guidance and ascertain therefrom whether there is anything requiring their special attention on the section over which they have to work.

4.16 Examination of trains.—(1) A train shall be examined by a rolling stock supervisor in accordance with procedures as may be specified.

(2) Unless the rolling stock supervisor has given a report to the effect that the train is fit for traffic service in all respects and have the specified brake power, the station master of the station or the car shed incharge of the car shed where the train is examined, shall not give permission to put the train in service.

4.17 Examination of train by driving motorman.—The driving motorman shall, before the commencement of journey, ensure that :

- (1) the train is properly coupled;
- (2) all electrical couplings are properly made;
- (3) the train control and power apparatus are properly working;
- (4) the rake system of the complete train is working properly as specified;
- (5) the head and tail lights are functioning properly;
- (6) the train is in proper working order; and
- (7) the radio communication system with the control is in working order.

4.18 Examination of train by conducting motorman.—The conducting motorman after coming on duty to work a train shall satisfy himself that—

- (1) communication system between the conducting motorman and the driving motorman is operative;
- (2) the door closing apparatus is working properly;
- (3) the passenger alarm apparatus on the train is working properly;
- (4) the train light and fan controls are in proper working order;
- (5) the emergency brake system is working properly; and
- (6) the public address system in the train is working satisfactorily.

4.19 Driving motorman to obey certain orders.—At stations and during the journey the driving motorman shall obey—

- (1) Any orders of the traffic controller in matters connected with starting, stopping or movement of trains or detrainment of passengers in mid-section during emergency;
- (2) any order communicated to him by the station master or any servant acting under special instructions, so far as the safe and proper working of his train will admit; and
- (3) any order given to him by the conducting motorman concerning safe working of the train or safety of passengers.

F. Duties of Staff Working Trains

4.20 Driving motorman and conducting motorman to keep a good lookout during journey.—(1) Every driving motorman and conducting motorman shall keep a good lookout while the train is in motion.

(2) On noticing any dangerous condition or a red signal, the driving motorman shall take immediate steps to stop the train.

(3) In emergency the conducting motorman shall stop the train by application of emergency brake.

4.21 Application of parking brake by conducting motorman.—The conducting motorman shall apply parking brakes on the train when required by the driving motorman to secure the train.

4.22 Sounding of train whistle.—The driving motorman shall sound the whistle of the train according to the specified whistle code—

- (a) before putting train in motion; and
- (b) at such other times and places as may be specified.

4.23 Bell signal between conducting motorman and driving motorman.—When bell communication is provided between the leading and the rear driving cab, bell signal code, as may be specified, shall be used.

4.24 Passengers.—Every conducting motorman shall keep a watch on the passengers entraining and detraining at stations and shall exercise due care while closing the doors of the coaches. He shall also warn the passengers before closing the doors on the public address system if provided on the train.

G. Duties of staff on arrival

4.25 Driving motorman to see that the train is stopped at the proper place.—When a train stops at a station, the driving motorman shall see that the train has stopped short of the starter signal or at the stop board so as to enquire that the train is properly berthed at the platform. If not, he shall inform the conducting motorman at once on telephone and prevent the opening of the doors of the coaches.

4.26 Moving of train carrying passengers after it has been stopped at a station.—When a train carrying passengers has been brought to a stand at a station alongside, beyond or short of the platform, the driving motorman shall not move it except under orders of the conducting motorman.

4.27. Train crew not to leave the train till handed over.—No driving motorman or conducting motorman shall leave his train until it has been handed over in accordance with special instructions.

4.28 Stabling of trains on running lines.—(1) When a train is stabled at a station on a running line, the driving motorman and the conducting motorman shall not relinquish charge until they have properly secured the coaches and ensured that the train is not fouling any points or crossings.

(2) The Station master shall ensure that—

- (a) all necessary points have been set against the line on which the train is stabled and such points have been secured with clamps and padlocks;
- (b) the keys of such padlocks are kept in his personal custody until the train is ready to leave the line; and
- (c) the coaches have been properly secured.

4.29 Reception of a train on an obstructed line.—(1) No train shall be received on an obstructed line at a station by taking 'off' signals.

(2) In emergency, if a train has to be received on an obstructed line, the station master shall inform the traffic controller who shall inform the driving motorman on radio telephone. The train shall be moved slowly in accordance with special instructions.

(3) The driving motorman shall keep his train well under control and be prepared to stop short of any obstruction.

4.30 Control of shunting.—(1) Shunting operations shall be controlled by fixed signals or Hand Signals.

(2) The Speed during Shunting Operations shall not exceed 10 kilometres per hour unless otherwise authorised by special instructions.

(3) The coaches shall not be loose-shunted

4.31 Responsibility for shunting.—The station master or the car shed incharge shall see that the shunting of trains or coaches is carried on only at such time and in such manner as will not involve any danger.

4.32 Shunting on gradients.—When shunting is being performed on a gradient, the metro railway servant incharge of shunting shall ensure that parking brakes are put on and all precautions are taken to prevent the train or coaches getting out of control.

H. Detrainment of passengers in Mid-section

4.33 Conditions for detrainment.—(1) Passengers shall not be detrained on to the track except in extreme emergency and on Traffic Controller's instructions.

(2) Notwithstanding anything contained in sub-rule (1), if it is not possible for the train crew to establish communication with the traffic controller within 30 minutes of the stoppage of the train, the driving motorman shall, if in his judgement detrainment is necessary, arrange to get the passengers detrained and escorted by the conducting motorman to the nearest station.

(3) Notwithstanding the provisions of sub-rule (1) and sub-rule (2), in all cases of fire, fusing, fumes etc. or any other cause presenting, immediate hazard to passengers, arrangement for detrainment shall be made as quickly as possible.

(4) The train shall be kept secured by application of parking brakes.

4.34 Procedure for detrainment.—In all cases of detrainment, traffic controller shall ensure that—

- (1) traction current is switched 'OFF';
- (2) tunnel light is kept burning;
- (3) a metro railway operating official is deputed to supervise detrainment of passengers and to escort them safely to the nearest station; and
- (4) if such Operating official cannot be immediately deputed, advise the train crew to arrange detrainment under their supervision. The passengers shall be escorted to the nearest station by the conducting motorman.

CHAPTER V

CONTROL AND WORKING OF STATIONS

5.1 Responsibility of the station master for working.—The station master shall—

- (1) be responsible for the efficient discharge of the duties devolving upon the staff employed under his control within the station limits and such staff shall be subject to his authority and direction;

- (2) report, without delay, to his superior all neglect of duty on the part of any metro railway servant under his control;
- (3) see or cause to be seen that all signals, points, lifts and escalators or any other machinery provided at his station are kept in proper working order and shall report all defects therein to the proper authority;
- (4) see that the working of the station is carried out in strict accordance with the rules, and regulations for the time being in force;
- (5) see that no person other than the authorised person at the station asks for or gives permission to approach or gives authority to proceed;
- (6) see that any working notices or instructions or orders issued by the metro railway administration are properly exhibited or distributed to staff concerned;
- (7) see that the train timings and fare lists are correctly exhibited at the station;
- (8) see that all staff under him are supplied with a copy of these rules or relevant extracts thereof;
- (9) frequently visit the platforms, booking counters, ticket collection gates and other areas under his administrative control to maintain an effective supervision and to ensure that the platforms, passenger circulating areas, working offices and other areas are kept neat and clean;
- (10) attend to all passenger complaints or requirements and give necessary assistance to passengers when required;
- (11) perform any other duties as may be specified.

5.2 Keeping of books and returns.—The station master shall see that all books and returns are neatly kept and posted regularly.

5.3 Access to and operation of equipment.—No unauthorised person shall be permitted to have access to places from where points, signals, electrical communication instruments or any other appliances connected with working of the metro railway are operated.

5.4 Access to booking office and areas not open for public.—(1) Only persons authorised under special instructions shall be permitted inside booking offices and other offices.

(2) Suitable notices shall be displayed restricting entry to prohibited areas.

5.5 Forms.—(1) All messages and written authorities connected with working of trains shall be prepared on forms as may be specified and shall be stamped with the station stamp.

(2) If the necessary printed form is not available a manuscript form containing particulars shall be prepared as an emergency measure and the reasons therefor will be recorded in the station diary.

5.6 Station Working rules.—In addition to the general rules and special instructions of metro railway, each station shall be provided with the station working rules applicable to the station.

5.7 Opening of stations.—Stations shall remain open throughout traffic hours unless otherwise authorised by special instructions or when temporary closure is necessary in emergencies.

5.8 Control of over-crowding on platforms.—(1) In case of over-crowding on the platforms, the sale of tickets shall be stopped temporarily and regulation of passengers shall be enforced in accordance with special instructions.

(2) In cases referred to in sub-rule (1),—

- (a) the driving motorman of the approaching train,
- (b) the passengers at the stations, shall be cautioned.

5.9 Prohibition of begging, vending, smoking, etc. No person shall beg, vend, smoke, create nuisance or create inconvenience to other passengers and misuse metro railway.

5.10 Prohibition against carrying of dangerous or offensive goods.—(1) No person shall take or cause to be taken any dangerous or offensive goods upon the Metro railway.

(2) If any metro railway official has reason to believe that any such goods are contained in a package in the custody of the passengers, he may cause the package to be opened for the purpose of ascertaining its contents.

5.11 Securing of metro coaches.—The station master shall ensure that metro coaches stabled at the station are properly secured in accordance with special instructions.

CHAPTER VI

ACCIDENT AND UNUSUAL OCCURRENCES

A. General :

6.1 Definition of 'emergency'.—An incident involving injury to passengers and employees, damage to metro railway equipment or property, delay or disruption to traffic or any combination of these circumstances shall be considered as 'emergency' and dealt with accordingly.

6.2 Reporting of incidents by metro railway servants.—The incident shall be reported by metro railway servant concerned or any other person who notices it with utmost expediency to the traffic controller on duty, and to the nearest station master.

6.3 Duties of traffic controller in case of emergency.—(a) When a report of any incident or obstruction is received by the traffic controller, he shall see that all necessary precautions are taken by the most expedient means possible, for the protection of traffic or metro railway property and equipment.

(b) In case of an accident, the traffic controller shall arrange for all necessary assistance to be sent to the site of accident.

(c) The traffic controller on duty shall, on receipt of information about any incident, immediately inform the nearest station masters, departmental supervisors and officers concerned who shall take necessary action in accordance with special instructions.

6.4 Duties of station master and departmental supervisor generally in case of emergency.—A station master or departmental supervisor, on being informed about an incident, shall—

(a) take action as possible within his means and in accordance with special instruction to tackle the situation and inform the traffic controller, if any outside assistance is required, and

(b) submit a report on each incident after normal conditions have been restored in accordance with special instructions.

6.5 Order of priority for action in emergency.—In case of an emergency action shall be taken as promptly as possible in the following priorities :

(a) Save life and alleviate sufferings;

(b) protect metro railway property and equipment;

(c) restore conditions for safe running of trains;

(d) resume traffic services.

6.6 Recording of activities during 'emergency'.—A detailed record of all activities till the 'emergency' last shall be maintained in chronological order by the traffic controller.

6.7 Traffic regulation.—Traffic regulation as required shall be arranged by the traffic controller. Trains shall be worked between stations, as possible, in accordance with special instructions.

B. Trains stopped between stations :

6.8 Train defect.—Should a train be stopped by reason of mechanical defect, the driving motorman and the conducting motorman shall communicate with each other. The driving motorman shall—

- (1) after ascertaining the cause inform the traffic controller;
- (2) take such action as he is competent to take to rectify the defect and clear the section;
- (3) inform passengers of the circumstances, if an extended delay is likely;
- (4) inform the traffic controller, if an assisting train is required to clear the disabled train from the section, and wait till the assistance arrives;
- (5) not take any action to move the train after assistance has been asked for, if the train defect is rectified, unless the traffic controller has confirmed that the assisting train has not entered the blocked section and arrangements for assistance have been cancelled;

(6) take action to detrain passengers in accordance with special instructions, if so desired by the traffic controller, after ensuring that the traction current has been switched off; and

(7) give a report in writing to the station master on his arrival at the station.

6.9 No traction current.—Should a driving motorman become aware when running between stations that the traction current has been switched off and is not switched on again—

- (1) he shall proceed to the next station, if possible, keeping a sharp look out for hand danger signal or any unusual circumstances on the way. On arrival at the next station he shall seek instructions from the station master;
- (2) he shall, if it is not possible to proceed to next station—
 - (a) stop his train at a convenient position and secure it against rolling movements as per special instructions;
 - (b) establish communication with the traffic controller and try to ascertain the cause, if traction current is not switched on within specified time;
 - (c) inform the passengers of the circumstances and detrain the passengers, if necessary, in accordance with special instructions; if traction current is not likely to be restored within 10 mts;
 - (d) clear the section as instructed by the traffic controller; and
 - (e) check up from the traffic controller, in case where an assisting train is required from which end the assisting train is being sent and take further appropriate action as directed by him.

6.10 Train parting.—(1) After both parts of the train have come to a stop due to automatic application of emergency brakes in the event of parting of a train while in motion, the driving motorman and the conducting motorman shall present rolling of the respective parts as per special instructions.

(2) The driving motorman, after communicating with the conducting motorman shall report to the traffic controller about the circumstances.

(3) The train shall be cleared intact after coupling the two parts when couplers are not damaged. In case of damage at mechanical couplers, the two parts shall be cleared separately in accordance with instructions received from traffic controller.

(4) When assistance is required to clear the section, traffic controller shall be so informed by the driving motorman and action shall be taken as directed by the traffic controller.

(5) The traffic controller on receipt of information about the parting of the train shall keep the station master at both ends advised.

6.11 Train in a block-section without authority to proceed—(1) The driving motorman shall, on becoming aware that he does not have authority to proceed, inform the conducting motorman of the circumstances and take immediate action to stop the train.

(2) The driving motorman shall, thereafter, establish communication with the traffic controller and obtain his permission to proceed to the nearest station.

(3) The driving motorman shall, after informing the conducting motorman, move the train to the next station.

(4) The incident shall be reported in writing by the driving motorman on arrival at the next station.

(5) The traffic controller on getting information from the station master or otherwise about a train having entered a block section without authority to proceed shall arrange to have the train stopped as per special instructions.

C. Unusual occurrence :

6.12 Fire and smoke.—(1) All metro railway servants shall be conversant with the provisions of fire fighting manual or any other approved or special instructions for the time being in force.

(2) On noticing fire, which may endanger life or cause damage to property or obstruction to running of trains a metro railway servant shall—

- (a) take all possible steps to save life and property prevent fire from spreading and extinguish it as necessary; and
- (b) report the incident to the nearest station master or the departmental supervisor concerned when equipments are involved in the fire.

(3) The station master or the departmental supervisor concerned on receipt of such information shall—

- (a) report the incident to traffic controller giving information regarding location, nature and extent of fire, seek assistance as necessary;
- (b) take all possible action within his means to have the fire extinguished with the assistance of local staff; and
- (c) render all possible assistance to the persons, if any, involved in fire accident and call for medical relief if necessary. In case of injuries of serious nature, action shall be taken to dispatch such persons to the nearest hospital by the fastest means.

(4) On receipt of a report regarding incident of fire, the traffic controller shall—

- (a) collect information regarding location, nature and extent of the smoke or fire;
- (b) arrange to have the electric current switched off, if necessary;

- (c) inform all the officials concerned in accordance with special instructions;
- (d) arrange assistance as required, including activation of smoke extraction system wherever existing in accordance with special instructions.
- (e) arrange detrainment of passengers if required; and
- (f) regulate traffic suitably keeping the passengers and station staff informed.

(5) (a) The train shall be worked to the next station by the driving motorman, if practicable, where prompt action shall be taken to deal with the outbreak including cutting off the source of electric supply to stop serious arcing or fusing.

(b) If it is not possible to take the train to the next station, the driving motorman shall make efforts to bring the train to a stand at a place convenient for the detrainment of passengers.

(c) If there is a risk of fire spreading, the train shall be divided, if possible, and arrangements made to clear unaffected portion of the train.

6.13 Electrical equipment on fire.—In case the fire is on or adjacent to any electrical equipment, the metro railway servant concerned, if he is competent to handle the equipment and trained for such purpose, shall arrange to switch off the current and isolate the effected part.

6.14 Flooding of tunnel.—(1) (a) When a metro railway servant notices a flood condition in the tunnel, he shall immediately report to the traffic controller and provide the information regarding location of the affected area, approximate water level with respect to the rail top, place where the water is entering the system, if known, and estimated flow and length of the flooded area.

(b) The traffic controller shall, on receipt of information, report the incident to all concerned in accordance with special instructions.

(2) (a) The driving motorman of any train approaching the area shall be cautioned by the traffic controller.

(b) When the water level is above the central drain, train services over the affected area shall be suspended.

(3) (a) The traction power supply shall be switched off in the affected flooded length after ensuring that the train is standing there.

(b) The traction power supply shall be restored after the situation has normalised in accordance with the special instructions.

(4) When a train gets stalled in the flooded area action shall be taken to detrain passengers under General Rule 4.33.

(5) The departmental supervisors concerned, on receipt of information, shall take steps to tackle the flooding condition in accordance with procedures under special instructions.

6.15 Report of unsafe conditions likely to affect running of train.—(1) The driving motorman, providing motorman in case of failure, shall advise the traffic controller of any known conditions or unusual circumstances likely to affect the safe and proper working of trains.

(2) The traffic controller, on becoming aware of such defect or failure, shall inform the same to the departmental supervisor concerned responsible for the maintenance.

6.16 Action to be taken in case of accident.—(a) Arrangement for medical aid, relief operation, transport of injured, ex-gratia payments etc. shall be made in accordance with special instructions;

(b) necessary announcement regarding traffic regulations till the emergency lasts shall be made on the public address system at stations and on trains or as otherwise considered necessary; and

(c) in case of serious accident involving suspension of services, injury to the passenger, details as considered necessary for information of the general public should be made known through the press and other media.

CHAPTER VII

SYSTEM OF WORKING

7.1 System of Working.—All trains working between stations shall be worked on one of the following systems—

- (a) One train only system
- (b) Absolute Block System

7.2 Authority to enter the block section.—(1) A driving motorman shall not take his train into the block section unless he has received an authority to proceed as specified under special instructions.

(2) Provided that in an emergency the traffic controller may permit a second train to enter the section in accordance with special instructions.

A One train only system

7.3 Essentials of one train only system.—Under the One Train only system, only one train shall be on a section at one and the same time.

7.4 Condition for granting permission to approach and making over Authority to proceed at block stations.—(a) Permission to approach shall not be given to a block station in rear, unless the block section between the stations is clear of all obstructions and the line on which the train is to be received is clear upto the place where the train is required to stop.

(b) Authority to proceed shall not be handed over at a block station to the driving Motorman, unless permission to approach has been received from the block station in advance.

B. Absolute Block System

7.5 Essentials of absolute block system.—(1) Where trains are worked on absolute block system—

- (a) No train shall be allowed to leave a block station unless permission to approach has

been received from the block station in advance; and

(b) such permission to approach shall not be given unless the line is clear, not only upto the first stop signal at the block station at which such permission is given, but also for a distance beyond it.

(2) Unless otherwise authorised by approved special instructions, the adequate distance referred to in clause (b) of sub-rule (1) shall not be less than 180 metres.

7.6 Conditions for granting permission to approach.—The line shall not be considered clear and permission to approach shall not be granted unless—

- (a) the whole of the last preceding train has arrived complete and has cleared an adequate distance beyond the first stop signal; as specified in rule 7.5(2) above;
- (b) all signals have been put back to 'on' behind the said train;
- (c) the line on which the train is intended to be received is clear of any obstruction upto the starter or, at terminal block stations, upto the place where the train is required to come to a stop; and
- (d) all facing points have been correctly set and locked for the admissible of the said train and all trailing points have been set including isolation.

C. General

7.7 Block back and block forward.—Block back or block forward shall be done only in accordance with the procedure prescribed under special instructions.

7.8 Authority for shunting in block section.—When permitting shunting in the block section, the Driving Motorman shall be given an authority for shunting in the block section as prescribed under the special instructions.

7.9 Isolation of siding.—All siding lines must be isolated from the running lines except under approved special instructions.

7.10 Obstruction at a block station or in the block section after permission to approach has been given.—No obstruction shall be permitted outside the home signal and on the line on which the train is intended to be received after permission to approach has been given.

7.11 Shunting or obstruction in the block section.—Shunting or obstruction in the block section shall not be permitted unless the block section is clear and is either blocked back or blocked forward in accordance with the special instructions.

CHAPTER VIII

BLOCK WORKING

8.1 Means of getting or obtaining permission to approach.—Permission to approach, transaction for the running trains between block stations shall be regulated by means of any one of or a combination of the following—

- (a) track circuits;
- (b) axle counters through panel operation;
- (c) electrical communication instruments.

8.2 Provision of instruments.—(1) Electrical communication instruments shall be provided at all block stations.

(2) Panel Board, to establish granting of permission to approach through indication by means of electrical circuits shall be provided at all block stations.

8.3 Consent required before interfering with Block Working equipment.—No Railway servant shall interfere with the block working equipment or their fitting for the purpose of effecting repairs, or for any other purpose, except with the previous consent of the station master.

8.4 Certificate of Competency.—(1) No person shall give or take permission to approach for a train unless he holds a certificate of competency from a person authorised in this behalf under special instructions.

(2) The certificate of competency referred to in sub-rule (1) shall be valid for a period specified in special instructions.

8.5 Train signal register.—(1) A train signal register shall be kept by the station master or under his orders.

(2) Actual timings of messages sent or received or train received or despatched shall be entered therein. Timings shall be recorded to the nearest half minute.

(3) All entries in the register shall be made in ink or dot pen.

(4) No erasure shall be made in the register, but if any entry is found to be incorrect, a line shall be drawn through it so that it may be read at any time, the correct entry made over it.

(5) The person who is the custodian of the register for the time being shall be responsible for all entries made therein and for correctly filling in each column thereof.

8.6 Authority to proceed.—Authority to proceed for a train under the system of working shall be—

- (a) taking 'off' of the starter signals; or
- (b) any document specified in this behalf in special instructions.

8.7 Driving motorman to examine authority to proceed.—(1) The driving motorman shall ensure before starting the train that—

- (i) he has obtained an 'authority to proceed';
- (ii) the 'authority to proceed' given to him is proper;
- (iii) that the authority refers to the block station he is about to enter;
- (iv) if the said authority is in writing, it is complete and duly signed in full and in ink or dot pen with station stamp.

(2) If the conditions mentioned in sub-rule (1) are not complied with, the driving motorman shall have the mistake or the omission rectified before the train is started.

8.8 Conditions for closing the block section.—When the train has cleared the block section and arrived at the station in fact or cause of blocking the section has been removed, the block section shall be closed.

8.9 Responsibility of station master as to authority to proceed.—(1) An authority to proceed shall not be given to the driving motorman except by metro railway servant appointed in this behalf by special instructions.

(2) Authority to proceed shall be given to the driving motorman after the procedure prescribed for the purpose has been followed;

(3) When the authority to proceed is in writing, it is correct, complete and signed in full in ink or dot pen with station stamp.

8.10 Failure of track circuits, axle counters, panel boards.—(1) Where track circuits provided for block working and their connections fail, or the axle counters fail to correctly count in and out, or the panel indication board is out of order, permission to approach shall be obtained through the electrical communication instrument.

(2) When permission to approach has been so obtained, an entry to the effect shall be made in the train signal register and the train allowed to proceed on the issue of written authority to proceed which shall also bear a remarks to that effect.

8.11 Form for written authority to proceed.—(1) Authority to proceed shall be written on forms specially provided for the purpose by the metro railway administration.

(2) Such forms shall be bound up in books and kept at each Block Station by the Station master or some metro railway servant authorised in this behalf by special instructions.

(3) No written authority to proceed shall be written out or signed until necessary.

(4) Every message despatched in connection with the working of a train shall distinctly describe the train to which it refers.

(5) For every train, a separate enquiry and reply shall be sent.

8.12 Special responsibility as to operation of panel.—The station master on duty shall be responsible to ensure that—

- (1) no one but himself operates the panel for purposes of granting or obtaining of permission to approach,
- (2) no one except the person authorised by special instructions, opens the panel.

8.13 Preservation of messages and written authorities to proceed.—Train messages and written authorities to proceed shall not be destroyed before the time as laid down in the special instructions.

8.14 Cancellation of permission to approach.—When permission to approach already granted is cancelled, the messages despatched or received shall be entered in the train signal register.

8.15 Failure of electrical communication instrument.—In the event of failure of electrical communication instrument, the train shall be worked in accordance with special instructions.

8.16 Failure or radio communication between train crew and traffic controller.—In the event of failure of radio communication between the train crew and the traffic controller, the train crew shall use emergency telephone to contact the traffic controller and act in accordance with special instructions.

8.17 Use and operation of block working equipment.—The use and operation of the instruments provided by block working shall be governed by special instructions.

CHAPTER IX

PERMANENT WAY AND WORKS

9.1 Condition of permanent way and works.—Each inspector of way or works shall be responsible for the condition of the permanent way and works under his charge.

9.2 Maintenance of line.—Each inspector of way or works shall :—

- (1) programme and arrange maintenance works during non-traffic hours, after obtaining power block on third rail;
- (2) see that his length of line or works in his charge is efficiently maintained; and
- (3) promptly report to the Engineer-in-Charge all accidents or defects in the way or works which he considers likely to interfere with the safe running of trains, at the same time taking such action as may be necessary to prevent accidents.

9.3 Keeping of materials.—Each inspector of way or works shall see to the security of all rails, chairs, sleepers and other material in his charge and ensure that such of the said articles as are not actually in use are taken out of the track bed so as not to interfere with the safe running of trains.

9.4 Inspection of permanent way and works.—

(1) Every portion of the permanent way shall be inspected daily on foot by a metro railway servant appointed in this behalf in accordance with special instructions.

(2) All works including signals and connecting gears, points and crossing, third rail and any other equipment effecting the safety and working of trains shall be inspected regularly in accordance with special instructions.

9.5 Works involving danger to trains or traffic.—

(1) A gang shall not commence or carry on any work which may involve danger to trains or to traffic without the previous permission of the inspector of way or works or of any competent metro railway servant appointed in this behalf by special instructions and the Metro Railway servant who gives such permission shall himself be present to superintend such works.

(2) Where the work under sub-rule (1) involves any signal or electrical gears, the presence of a competent representative of the department concerned shall be arranged during the period the work is in progress.

(3) The traction current shall be switched off to ensure safety of staff, when necessary, in accordance with special instructions.

9.6 Emergency repairs to track and structure.—When a report is received from any source informing damage to structure or track requiring immediate attention for safe running of trains, the traffic controller shall, if the work is to be done during traffic hours—

- (a) give orders to stop train services over the effected sections;
- (b) inform the concerned inspector of permanent way or works to proceed to the site of occurrence;
- (c) have the traction current on the affected portion switched off before the works is commenced; and
- (d) resume train services over the affected section in accordance with special instructions after the concerned structure or track has been attended and certified fit by the competent engineering official.

9.7 Precautions before commencing operation which would obstruct the line.—No person employed on the way or works shall change rails, disconnect points of signals, or commence any other operation which would obstruct the line until :—

- (a) possession of the track has been taken over from the traffic controller by the authorised engineering official in accordance with special instructions;
- (b) all safety precautions for staff have been taken;

- (c) the engineering official-in-charge superintending the work at site has ensured that the traction current has been switched off, if necessary; and
- (d) the site of work is protected in accordance with special instructions.

9.8 Showing of signals to control train speeds.— Whenever due to lines being under repair or due to any other obstruction it is necessary to indicate to the driving motorman that he has to stop or proceed at a restricted speed;

- (a) a stop and proceed board or a speed indicator with a warning board of approved shape and size shall be provided for traffic in both directions under special instructions; and
- (b) the driving motorman of approaching trains shall be served with a caution order, informing him of the construction and the details thereof.

9.9 Gangmate in each gang.—Each inspector of way or works shall satisfy that in every gang employed in his length of line there is a competent gangmate.

9.10 Knowledge of signals and equipment of gang.—Each inspector of way or works shall ensure—

- (a) that every gangman and gangmate employed under him has a correct knowledge of hand signals; and
- (b) that every gang employed in his length of line is supplied with a permanent way gauge, and two hand signal lamps in addition to such other tools or implements as laid down in special instructions.

9.11 Inspection of gauges, signals, tools and implements.—(1) Each inspector of way or works shall at least once in every month inspect the permanent way gauges, hand signal lamps, tools and implements supplied to the gangs under him under rule 9.10 (b).

(2) He shall see that any defective or missing articles are replaced.

9.12 Responsibility of gangmate as to safety of line.—Each gangmate shall ensure—

- (a) that his length of line is kept safe for passage of trains;
- (b) that the hand signals, tools and implements supplied to his gang are in good order and ready for use; and
- (c) that all the men in his gang have a correct knowledge of hand signals.

9.13 Putting in or removing points or crossings.— Except in cases of emergency, no metro railway servant shall put in or remove any points or crossings on and from the running line.

9.14 Working of material trolleys and lorries.—(1) A material trolley is a vehicle which can be lifted bodily off the line by not more than four persons. A similar but heavier vehicle shall be deemed to be a

lorry. When a material trolley is loaded with permanent way or other heavy materials, it shall also be deemed, to be a lorry.

(2) Each trolley or lorry shall have the following equipments :

- (a) four hand signal lamps;
- (b) a chain and a padlock;
- (c) such other articles as may be specified by the metro railway administration in this behalf.

(3) Material trolleys or vehicles which can be lifted off the track, such as push trolleys, motor, lorries and motor trolleys—shall not be permitted to operate on the section provided with axle counter. Dip lorries, however, can be permitted to operate under special instructions.

(4) (a) No lorry or material trolley shall be placed on the line except under the supervision of a qualified engineering official-in-charge (permanent way of electrical or signals) who has been authorised by special instructions in this behalf.

(b) Such official-in-charge shall be present at the site when it is used and shall be personally responsible for its proper protection, and removal from the line after use.

(5) A lorry or a material trolley shall ordinarily be run during non-traffic hours and under conditions of clear visibility.

(6) A material trolley or lorry shall not be placed on the running line unless—

- (a) The traction power controller has confirmed that the traction current on the section has been switched off; and
- (b) during traffic hours track possession has also been taken of that section by the engineering official-in-charge.
- (c) Material trolleys or lorries shall not be left unattended when in use unless they have been properly secured.
- (d) Material trolleys or lorries shall be protected during traffic hours on either side at a distance of not less than 400 metres by one person displaying a hand signal at danger. In all cases where the person at either end cannot keep the lorry or trolley in view, additional person shall be kept in the middle to relay signals.
- (e) Protection for lorries and material trolleys shall not be removed until the official-in-charge has given orders to withdraw them.

(7) At the close of the work, the engineering official-in-charge shall issue a certificate in writing to the nearest station master that the material trolley-lorry has been taken off the line and secured, the line is free from all obstructions, third rail alignment is clear from any tools implements, wire etc. which might have been used at site, no staff is working in the section and the track is safe for resumption of train services; and on receipt of safety certificates the traffic

controller shall permit switching on of traction current and resumption of train services.

(8) A lorry or material trolley, when not in use, shall be placed at safe place clear of the line.

(9) Material trolleys and lorries shall be used only for carrying permanent way and other materials and for no other purpose.

(10) After a material trolley or lorry has been removed from the track, the SMs on duty at either end of the section shall, if necessary, restore to normal the axle counter of the section by utilising the resetting device as per procedure laid down in special instructions.

CHAPTER X

POWER SUPPLY AND TRACTION CURRENT ARRANGEMENTS

10.1 Inspection of electrical way and works.—The electrical way and works shall be inspected regularly in accordance with instructions by officials nominated for the purpose and in accordance with the duties assigned to them.

10.2 Permit to work adjacent to or involving electrical equipment.—(1) Works shall be carried out adjacent to electrical equipment or involving any parts thereof only by qualified Metro Railways servants.

(2) No works under sub-rule (1) shall be undertaken unless an authorised electrical person has given a permit to work and in addition, nominated a qualified representative of the electrical branch, when necessary, in accordance with instructions on this behalf to the available at the site of work to ensure necessary safety and guidance.

(3) The authorised electrical person shall not issue such permit to work without the knowledge and consent of the traction power controller whom in turn, shall keep the traffic controller informed when trained movements are affected.

10.3 Warning to staff and public.—All electrical equipment shall be regarded as being live at all times and consequently dangerous to human life, save and except in cases, where the electrical equipment has been specially made dead in accordance with instructions, on this behalf. Caution notices shall be prominently fixed near all vulnerable places to warn staff and public to exercise due caution.

10.4 Switching 'off' traction current.—(1) Traction current will ordinarily remain 'on' unless needed to be switched 'off' either due to emergency or for any

other purpose in accordance with instructions issued in this regard by Chief Electrical Engineer.

(2) When it is necessary for traction current to be switched 'off' during traffic hours in emergencies from a specified part of a third rail section, while the rest of the section remains 'on' the same shall not be switched 'off' unless—

- (a) the traction power controller has obtained on assurance from the authorised electrical person that isolation have been made as specified.
- (b) the traffic controller has been informed, and
- (c) all concerned metro railway servants have been advised by a message by the traction power controller to ensure that there are no further train movements over the affected section.

10.5 Switching 'on' traction current.—(1) When traction current has been switched 'off' the current shall be switched 'on' in accordance with instructions issued in this regard by the Chief Electrical Engineer.

(2) Before switching 'on' the current the traction power controller shall obtain the permission of traffic controller.

(3) In all cases where possession of track has been taken for any purpose, the traffic controller shall give said permission under sub-rule (2) after receiving a certificate from the engineering official-in-charge that the running line is safe and free from all obstructions.

(4) Before resumption of traffic, the traffic controller shall obtain a confirmation from traction power controller that the third rail is safe and the power has been switched 'on'.

(5) The engineering official-in-charge nominated for the supervisory works over the section shall issue a certificate under sub-rule (3) after complying with procedure under special instructions.

10.6 Emergency conditions when traction current must be switched 'off'.—Notwithstanding the provisions of rule 10.4 in the following circumstances—

- (a) to stop serious arcing or fusing;
- (b) to stop train in unusual circumstances;
- (c) when the flood water overflows the central drain; traction current shall be switched

'off by the quickest means by the competent staff and the traction power controller shall be informed in this regard by the person having done so, giving his identity. The same person shall, when the cause of switching 'off' is over, communicate with the traction power controller and inform him to restore the traction power.

10.7 Work on third rail or any associated equipment thereof.—No work shall be undertaken on third rail or its associated equipment or in zones within 2 metres from third rail except in accordance

with instructions issued in this regard by Chief Electrical Engineer.

10.8 Train maintenance works on the line.—When it is necessary to carry out any work on train which involves persons working within 2 metres from third rail, works shall be carried out with proper safety precautions in accordance with instructions issued by Chief Electrical Engineering metro railway in this regard.

[No. 83|MTP|C|40-Vol. III]

S. K. KHANNA, Director (Safety & Coaching)